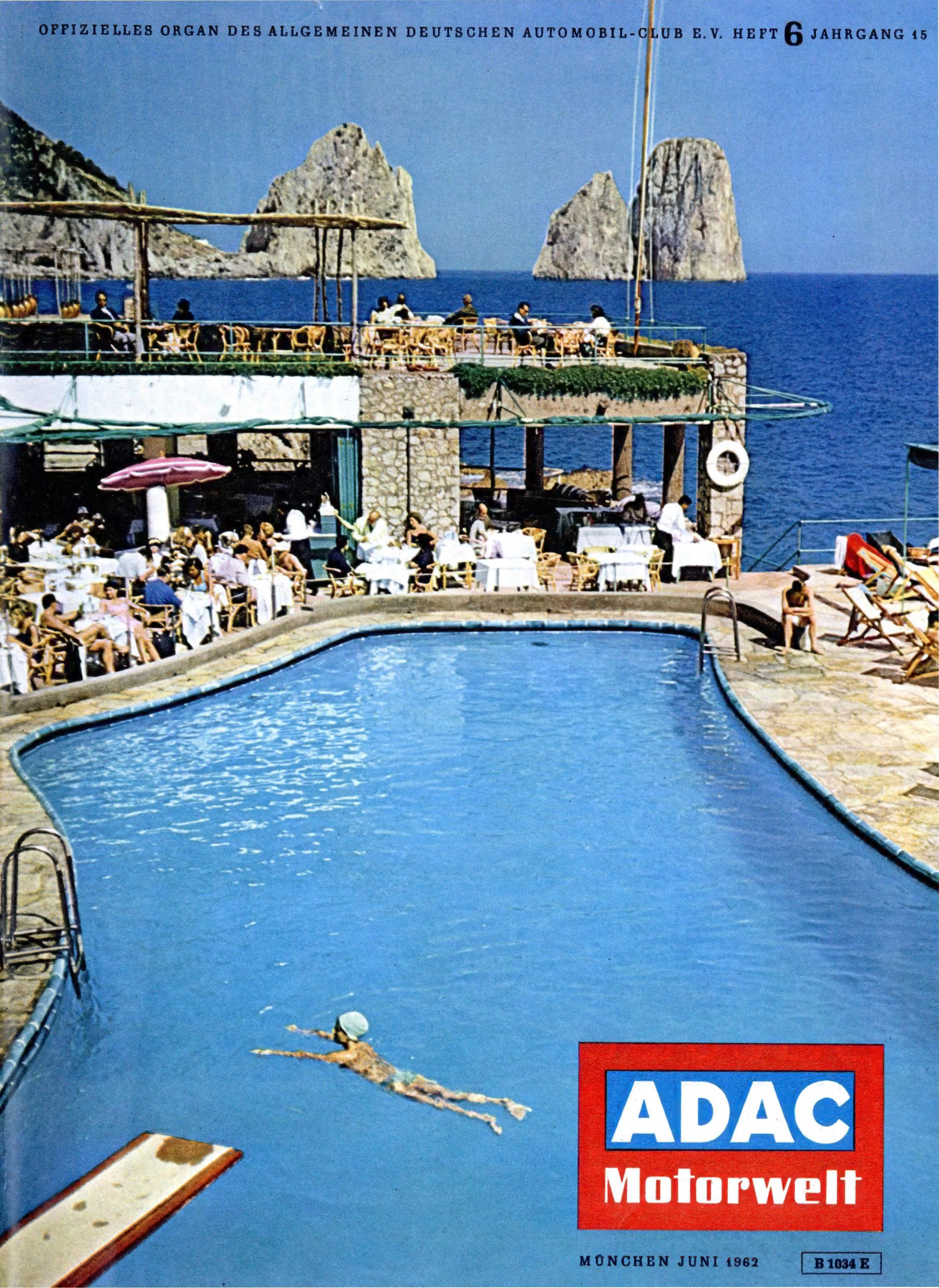

OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E.V. HEFT 6 JAHRGANG 15
ADAC
Motorwelt
MÜNCHEN JUNI 1962
B 1034 E





geschwindigkeit + sicherheit

Cinturato = gegürtet ... und das Besondere dieses Reifens ist - neben seinem in jeder Richtung extrem rutschfesten Profil - die neuartige Struktur seines Unterbaues. Ein Gürtel unter der Lauffläche sichert den Reifen gegen die Wirkungen der Zentrifugalkraft, die bei schneller Fahrt auftritt, verleiht ihm besonders hohe Elastizität und Lebensdauer.

Den ganzen Urlaubstag nach Herzenslust genießen …

… und doch ein gutes Essen auf dem Campingtisch!

Es ist soweit: Camping-Zeit. Damit's auch ein richtiger, erholsamer Urlaub wird, ganz ohne Kochprobleme: Knorr Hauptgerichte mitnehmen! Dann ist stets eine komplette, köstliche Mahlzeit zur Hand.



Knorr Eier-Ravioli	DM 1.95
Knorr Reisfleisch	DM 1.95
Knorr Hühner-Frikassee	DM 2.75
Knorr Pichelsteiner	DM 2.75
Knorr Weiße Bohnen	DM 1.95
Knorr Eier-Hütchen	DM 1.95
Knorr Eier-Kringel	DM 1.95





Knorr

Hauptgerichte

ein gutes, ganzes, genußreiches Essen

DIE WELT STEHT JEDEM OFFEN

Umfassend ist das Programm der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH. Wir vermitteln Ihnen Hotel-Pauschalaufenthalte, geschmackvoll und modern eingerichtete Bungalows und Ferienwohnungen, Seereisen nach allen Teilen der Welt, und wenn Sie einmal zu Ihrem Urlaubsziel per Flugzeug gelangen wollen, können wir ebenfalls mit einem großen Angebot aufwarten. Kurzum – wo und wie immer Sie Ihre Ferientage verbringen möchten: Die ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH hat für jeden etwas!

Studieren Sie unsere Angebote oder fordern Sie den großen Reiseprospekt „Sehnsucht nach Erholung", der in der Februar-Ausgabe der ADAC-MOTORWELT erschien, kostenlos an. Sie werden von der Fülle der Ziele erstaunt sein und das richtige finden.

Flugreisen



In fünf Stunden nach Rhodos fliegen Sie mit einer modernen, viermotorigen Maschine mit Druckausgleichkabine. Auf der Rosen-Insel Rhodos verbringen Sie 14 herrliche Sonnentage und können Ihre Urlaubszeit in dem Erholungsparadies in der Ägäis schon von der ersten Stunde an voll auskosten. Preis für 15 Tage einschließlich 14 Tage Halbpension in einem sehr guten Hotel ab 795 DM. Abflüge am 31. Juli, 14. und 28. August, 11. September.

Luftsprung an die Adria. Jeden Samstag Abend startet in München eine moderne viermotorige Maschine vom Typ Viscount 814, und nach etwas mehr als einer Stunde Flugzeit landen Sie in Riccione–Miramare. Sie werden in sorgfältig ausgesuchten Hotels untergebracht. Preis der Flugreise einschließlich eine Woche Vollpension ab 230 DM. Verlängerungsmöglichkeit nach Belieben.

Im Flug dem Urlaubsziel entgegen. Durch den Einsatz moderner, meist viermotoriger Flugzeuge ist es noch leichter geworden, auch das entfernteste Urlaubsziel bequem und ohne großen Zeitverlust zu erreichen. Die Welt ist kleiner geworden und wer jede Stunde seiner Ferienzeit ausnützen will, fliegt heute in den Urlaub. Groß ist die Auswahl der Objekte. Ob Sie nun nach Mallorca wollen, nach Tunesien, an die Costa del Sol, nach Madeira oder Teneriffa – mit dem Flugzeug kommen Sie schnell überall hin.

Fordern Sie bitte die ausführlichen Sonderprospekte über Flug-Ferienreisen an.

„EINMAL LUFTHANSA NACH NEW YORK"

Ein kurzer Anruf bei der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH genügt und alle Ihre Flugscheine werden zu Originalpreisen für Sie besorgt. Für alle Fluglinien und nach allen Flugplätzen der Welt können wir als IATA-Agent Ihre Wünsche erfüllen.

Hotelpauschalen

DEUTSCHLAND

Moosrain (784 m), 4 km nördlich von Gmund am Tegernsee, bietet dem nur ruhesuchenden Gast schöne Waldspaziergänge zum See und ins Mangfalltal.



Komfortables, behaglich eingerichtetes Gästehaus. Vollpensionspreis ganzjährig 18 DM. (Unser Bild.)

St. Margarethen am Wendelstein (700 m). Kleiner reizender Gebirgsort.

Das geschmackvoll eingerichtete Landhotel in ruhiger, aussichtsreicher Lage hat eine große Liegewiese mit Schwimmbassin. Halbpension Saisonpreis 13,50 DM.

ITALIEN

Chiavari/Riviera di Levante, bekannter Badeort, breiter Sandstrand, stellenweise mit Kiesel vermischt.

Empfehlenswertes, neuerbautes Hotel, zentral gelegen unter deutscher Führung. Vollpension 20. 6. – 31. 8. ca. 16,90 DM, übrige Zeit ca. 14,30 DM (Zimmer mit Du./WC).

Grado/Adria, Kurbadeort mit flachem, feinsandigem Strand.

Gut geführte Familien-Pension, Strandnähe. Vollpension HS 1. 7. – 31. 8. ca. 18,20 DM, übrige Zeit ca. 15 DM.

Olang/Südtirol (1016 m). Idyllisches Feriendorf im Hochpustertal, ideale Spaziergänge in ruhiger Umgebung für den abgehetzten Großstädter.

Behagliches, freundliches Familienhotel im alten Tiroler Stil mit eigener Landwirtschaft. Vollpension HS 15. 7. – 25. 8. ca. 13,70 DM, ZS 1. 5. – 15. 7. ca. 11,40 DM, übrige Zeit ca. 10,70 DM.

St. Christina/Grödnertal (1380 m). Hübsche Sommerfrische mit Tourenmöglichkeiten.

Gut geführtes Haus in langjährigem Familienbesitz. Vollpension im Haupthaus HS 20. 7. bis 25. 8. ca. 23,40 DM, Nebenhaus ca. 17,60 DM, übrige Zeit ca. 22,10 DM bzw. ca. 16,30 DM. Übernachtung mit Frühstück ca. 7,50 DM.

ÖSTERREICH

Dienten/Land Salzburg (1071 m). Am Fuße des Hochkönigs liegt das Bergdorf mit Schwimmbad am Pendlsee.

Renovierter Gasthof mit Liegewiese. Vollpension HS 1. 7. – 1. 9. ca. 13,60 DM, übrige Zeit ca. 11,90 DM.

Zell am See (758 m). Am gleichnamigen See gelegener Luftkurort. Gondelbahn auf die Schmittenhöhe mit schönster Alpenrundsicht.

Neuerbaute, modern eingerichtete Hotelpension mit aufmerksamer Führung. Halbpension in Zimmern mit Dusche HS 28. 5 bis 2. 9. 13,90 DM, übrige Zeit 13 DM (Unser Bild).



Seereisen

Griechenland–Türkei, die klassische Seereise mit einem der beiden italienischen Luxusschiffe „San Giorgio" und „San Marco" (je 5000 BRT) von Triest über Venedig–Piräus (Athen)–Istanbul–Izmir–Brindisi–Venedig. Die Landaufenthalte sind so reichlich bemessen, daß alle Besichtigungen in Ruhe durchgeführt werden können. Preis der 15-tägigen Reise einschließlich Landausflüge ab 995 DM. Abfahrten: 31. Juli, 11. und 25. September.

Italien–Ägypten–Libanon mit der 12 000 BRT großen „Ausonia" 13 Tage ab 1195 DM. Reiseroute: Venedig–Athen–Alexandria–Kairo–Beirut–Baalbek–Venedig. Termine: 20. Juli, 3. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. Oktober, 9. November, 26. Dezember.

Erholung auf den Kanarischen Inseln. Reisedauer 23 Tage ab und bis München. 9 Tage an Bord eines der spanischen Schiffe „Ciudad de Cadiz" und „Ernesto Anastasio" und 9 Tage Erholungsaufenthalt auf Teneriffa oder Las Palmas. Preis ab 1290 DM. Abfahrten am 26. Juli, 9. und 23. August, 6. und 20. September, 4. und 18. Oktober, 1., 15. und 29. November, 13. und 27. Dezember.

22 Tage Ägypten, die große Seereise durch das Mittelmeer nach Nordafrika mit der „Ausonia" und „Esperia". Reiseroute: München – Venedig – Brindisi – Alexandria – Kairo – Luxor – Assuan – Syrakus – Neapel – Marseille – Genua – München. 22 Tage ab 1690 DM. Abfahrten am 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. Oktober, 9. November und 26. Dezember.

Exklusive Kreuzfahrt durchs Mittelmeer. „Stelvio", „Brennero" und „Bernina" (je 5000 BRT, Baujahr 1959) führen nur I. Klasse auf diesen 22 Tage dauernden Reisen von Triest über Venedig – Bari – Korfu – Alexandria – Kairo – Port Said – Beirut – Famagusta – Latakia – Mersin – Rhodos – Izmir – Kreta – Piräus – Neapel – Marseille – Genua. Von und bis München ab 1695 DM. Abreisen am 8. August, 5. September, 3. und 31. Oktober, 26. Dezember.

Dalmatien–Hellas–Rhodos. Mit dem neuen italienischen Luxusschiff „Illiria", das erst im Juli dieses Jahres in Dienst gestellt wird, entlang der Küste Dalmatiens zu den klassischen Stätten Griechenlands mit Besuch der Inseln Kreta und Rhodos. 15 Tage ab 950 DM, 29 Tage (einschließlich 14 Tage Aufenthalt in Rhodos mit Vollpension) ab 1295 DM. Abfahrten am 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September. 2. und 16. Oktober.

> Denken Sie bei Ihrer Schiffspassage daran, daß Sie über die ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH für alle Schiffslinien und Fähren für sich und Ihr Fahrzeug, gleichgültig ob Pkw, Motorrad oder Roller, buchen können. Ein Stab ausgezeichneter Fachleute steht für Sie bereit und wird Sie bei allen Passagenwünschen aufmerksam und bestens beraten.

England–Schottland-Rundfahrten mit einem großen Luxusdampfer der Holland-Amerika-Linie. Schiffsreise Rotterdam–Southampton und zurück. Fahrt durch England und Schottland im Bus mit Besuch von London–Cambridge–Loch Lomond–Gretna Green–Birmingham–Stratford on Avon–Oxford. Preis der 12tägigen Reise ab 793 DM.

12 Tage Südirland. Eine kombinierte See- und Busreise. Schiffsreise mit einem Überseedampfer der Holland-Amerika-Linie von Rotterdam nach Southampton und zurück. Rundreise im bequemen Überlandbus durch die „Grüne Insel". Preis ab 879 DM. Abreise am 7. August.

Fünf Tage England. Schiffsreise von Rotterdam nach Southampton und zurück. Übernachtung im südenglischen Städtchen Bournemouth, Besuch von London. Preis ab 342 DM. Abfahrten mit einem der großen Überseeschiffe am 19. Juni, 24. und 31. Juli, 14. August, 4. und 11. September.

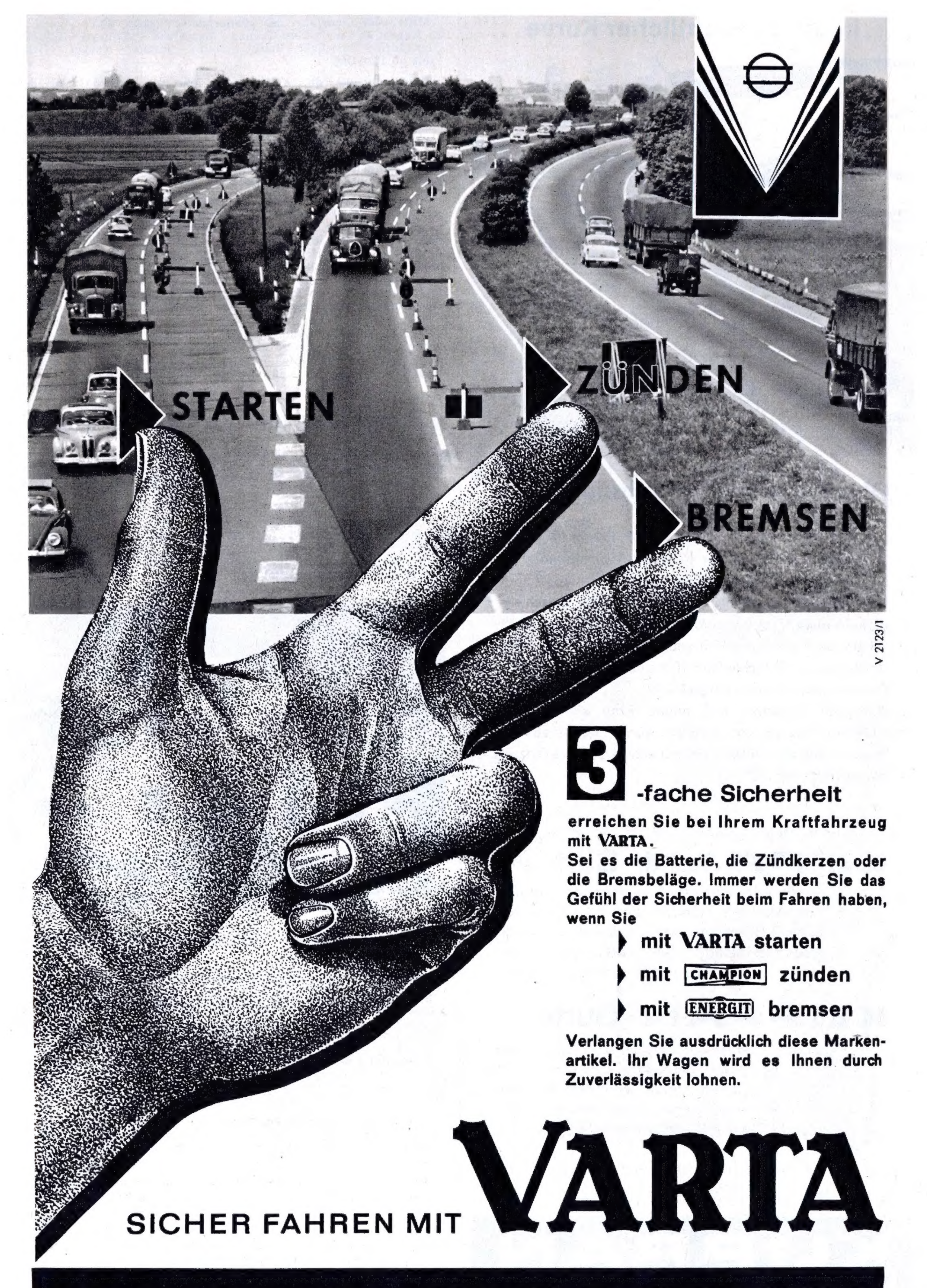
Ins Sonnenparadies Florida. 39-Tage-Reise (davon 19 Tage Florida) mit MS „Oranje" (20 600 BRT) und MS „Willem Ruys" (23 100 BRT) von Amsterdam nach Port Everglades – Miami Beach – Bermuda – Rotterdam. Termin: 13. November. Preis ab 2070 DM.

Trans-Afrika-Safari. Eine kombinierte, erlebnisreiche Reise ab Frankfurt mit Flugzeug nach Entebbe/Uganda, Safari-Fahrt, Rückfahrt ab Kapstadt mit Schiff nach Amsterdam. Reisedauer vom 5. Oktober bis 11. November (38 Tage), Preis ab 5770 DM.

Kreuzfahrten nach Skandinavien. Fünf Tage lang genießen Sie an Bord eines Ozeanriesen Meer, Sonne und die überwältigende Schönheit Skandinaviens bei den Kreuzfahrten mit der „D. Rotterdam" (38 650 BRT) und „D Statendam" (24 300 BRT). Die „Rotterdam" fährt von Rotterdam nach Oslo und Kopenhagen (30. Juli bis 4. August). Preis ab 440 DM, die „Statendam" vom gleichen Auslaufhafen nach Bergen und Göteborg (6. bis 11. August). Preis ab 315 DM.

Ostsee-Kreuzfahrt mit der 20 700 BRT großen „D. Arkadia" vom 29. Juli bis 6. August. Die Route führt von Bremerhaven über Danzig – Helsinki – Stockholm – Kopenhagen zurück nach Bremerhaven. Preis ab 400 DM.

Drei Sonnenschein-Fahrten unternimmt die MS „Willem Ruys" (23 100 BRT) für jeweils 13 Tage. 1. Kreuzfahrt vom 4. bis 18. August ab Rotterdam – Southampton – Ceuta – Neapel – Barcelona – Vigo – Southampton. 2. Kreuzfahrt vom 19. August bis 2. September ab Southampton – Gibraltar – Casablanca – Madeira – Teneriffa – Lissabon – Southampton – Rotterdam. 3. Kreuzfahrt vom 2. September bis 17. September ab Rotterdam – Southampton – Casablanca – Barcelona – Spezia – Gibraltar – Southampton – Rotterdam.



STARTEN
ZÜNDEN
BREMSEN
V 2123/1
3 -fache Sicherheit
erreichen Sie bei Ihrem Kraftfahrzeug mit VARTA.
Sei es die Batterie, die Zündkerzen oder die Bremsbeläge. Immer werden Sie das Gefühl der Sicherheit beim Fahren haben, wenn Sie
mit VARTA starten
mit CHAMPION zünden
mit ENERGIT bremsen
Verlangen Sie ausdrücklich diese Markenartikel. Ihr Wagen wird es Ihnen durch Zuverlässigkeit lohnen.
SICHER FAHREN MIT VARTA
ACCUMULATOREN-FABRIK AKTIENGESELLSCHAFT·FRANKFURT/M.

Mittelmeer-Kreuzfahrt mit „Federico C.“ (20 000 BRT) vom 9. bis 25. August ab Genua über Cannes – Barcelona – Mallorca – Tripolis – Alexandria – Port Said – Beirut – Haifa – Piräus – Neapel – Genua. Preis ab 1075 DM.

Kreuz und quer durchs Mittelmeer fährt die „Franca C.“ bei ihren acht Fahrten in diesem Sommer. Erholsame Tage an Bord, erlebnisreiche Stunden an Land ergeben ein abgerundetes Urlaubsprogramm. Fordern Sie bitte Sonderprospekt dieser Kreuzfahrten an.

Rund um die Welt in 67 Tagen vom 16. Oktober bis 22. Dezember mit MS „Willem Ruys“ (23 100 BRT). Die Reiseroute bringt Sie in die interessantesten Häfen auf allen fünf Kontinenten. Preis ab 3880 DM. Fordern Sie bitte Sondersprospekt an.

Vier Seereisen mit Schiff und Wagen. Die beiden großen Luxusschiffe MS „Italia“ (21 600 BRT) und MS „Homeric“ (25 500 BRT) unternehmen im Herbst vier interessante Kreuzfahrten, wobei die Reisenden auch die Möglichkeit haben, ihre Kraftfahrzeuge lediglich gegen Bezahlung der Verladegebühren mitzunehmen (Preis bis 1000 kg: 250 DM, bis 1500 kg 350 DM und über 1500 kg 450 DM).

Die Fahrten mit der „Italia“ führen vom 13. – 19. September von Lissabon über Tanger–Mallorca–Neapel nach Genua (Preis ab 340 DM), sowie vom 21. – 27. Oktober von Genua – Nauplia – Athen – Messina – Neapel (Preis ab 340 DM).

Die „Homeric“ unternimmt die Kreuzfahrten vom 26. Oktober bis 2. November von Le Havre über Lissabon – Tanger – Mallorca nach Genua (Preis ab 395 DM) und vom 4. bis 10. Dezember von Genua – Nauplia – Athen – Messina – Neapel (Preis ab 275 DM).

Bungalows und Ferienwohnungen

Nerano/Neapel. Fischerdorf inmitten von Orangen- und Olivenhainen, aufkommender Badeort, noch sehr naturverbunden, liegt am Fuße des Monte San-Constanzo, ein Dorado für Sporttaucher, 7,5 km von Capri entfernt.

Für 4 oder 5 Personen mehrere gut eingerichtete Ferienwohnungen in neu erstellten Villen, Parterre oder 1. Stock, in ruhiger Lage, ca. 300 m vom Meer, mit Blick auf die Bucht, Sandstrand. Bestehend aus Wohnzimmer, 2 Zwei-Bett-Zimmern, Dusche, komplett eingerichtete Küche mit Gas, Petroleumbeleuchtung, evtl. auch schon Stromanschluß. Terrasse, Garten, Autoabstellplatz.



Mietpreis pro Person und Tag: Juni bis September	7,50 DM
Oktober	6 DM
ab November	5,50 DM

Mindestaufenthalt 1 Woche, Hauptsaison 2 Wochen.

Bungalowdorf „Lido degli Scacchi“. Der Bungalow-Park Scacchi im neuentstehenden Badeort „Lido degli Scacchi“ – ca. 4 km südlich Lido di Pomposa und ca. 36 km nördlich Ravenna – liegt am offenen Meer in ruhiger Lage unter Pinien, abseits aller Hauptverkehrsstraßen.

Ausstattung der Doppelbungalows: 1 Wohnzimmer, 2 Zweibettzimmer, Küche mit 125 l Kühlschrank, 3-Flammen-Gasherd, Strom 220 V, Geschirr für 6 Personen, gekachelte Dusche mit Warmwasser und WC Wohnfläche ca. 40 qm, Sitzterrasse mit 3 Gartenstühlen.

Bungalowdorf „Lido di Pomposa“. Der Bungalow-Park Gallanti im neuen Badeort „Lido di Pomposa“ – wenige Kilometer nördlich von Porto Garibaldi – liegt am offenen Meer abseits der großen Verkehrsstraßen.

Ausstattung der Reihenbungalows: Der Tagesraum ist ausgestattet mit zwei versenkbaren Betten, einem Schreibschrank, Tisch und Stühlen, Wand- und Deckenbeleuchtung. Eine Schiebetür trennt diesen Raum vom Kinderschlafraum. Schlafraum mit 2 Betten, Nachtkästchen und Lampen. In diesem Raum können je nach Bedarf noch ein oder zwei Betten übereinandergestellt werden. Badezimmer mit Waschbecken, Spiegel, Konsole, zwei Wandschränkchen, Steckkontakt 220 V, Bidet, WC, Dusche mit Warmwasser. Die kleine Küche ist praktisch und vollständig eingerichtet für einen 4–6-Personen-Haushalt. 105-Ltr.-Kühlschrank, Gasherd, Spülbecken, Geschirr und Bestecke vorhanden.

*

Für alle Objekte bitte Sonderausschreibungen anfordern!



Bequemlichkeit wie zu Hause
Bequemlichkeit beim Autofahren ist in hohem Maße eine Sache der Reifen. Es gibt einen Reifen, der die höchsten Anforderungen an modernen Fahrkomfort erfüllt: den neuen Englebert 33.
Fahren Sie 50.000 km im Jahr?
Dann haben Sie Ihre Erfahrungen und wissen genau, was man von einem guten Reifen verlangen kann: Fahrkomfort und Bequemlichkeit auf kurzen wie auf langen Strecken • feste Straßenhaftung auch in der Kurve • Geräuschlosigkeit • Spursicherheit auf allen Straßen, nicht nur auf den Autobahnen • kürzesten Bremsweg, wenn es einmal darauf ankommt – und natürlich Wirtschaftlichkeit.
Alle diese Forderungen erfüllt der neue Englebert 33 in idealer Weise. Seine Vorzüge: abgerundete Schulter, Lamelleneinschnitte, markante Längsprofilierung mit Stabilisatoren in den Profilrillen.
Der neue Englebert 33 hat sich international bewährt, denn er ist durchdacht konstruiert,
Englebert

Wichtige Clubmitteilungen

Das holländische Verkehrsrecht

Im Juni-Heft der Rechtszeitschrift „Deutsches Autorecht" gibt Rechtsanwalt Mr. van der Reijden, Maastricht, einen Überblick über das holländische Straßenverkehrsrecht. Rechtsanwalt Dr. von Nitsch, München, befaßt sich mit dem Abstand im Großstadtverkehr. Ferner behandelt Landgerichtsrat Schmidt, Lübeck, das Thema „Strafverbüßung als Regel bei Trunkenheit am Steuer?". Das Heft enthält außerdem die „Streiflichter aus dem Verkehrsrecht" und wichtige neuere Entscheidungen.

In der richtigen Beitragsgruppe?

Vielleicht haben Sie Ihr Zweirad gegen einen vierrädrigen Kleinkraftwagen getauscht oder sind endlich in den Besitz des langersehnten Mittelklassewagens gekommen. In diesen Fällen könnte es sein, daß Ihre Mitgliedschaft in einer anderen Beitragsgruppe zu führen ist. Nehmen Sie doch bitte einmal Ihre ADAC-Mitgliedskarte vor und prüfen Sie, ob Ihre Beitragsgruppe noch Ihrem Fahrzeug entspricht. Sie tun das im eigenen Interesse, denn schließlich wollen Sie die Leistungen des ADAC voll genießen.

Zur Kenntnisnahme hier die vier Beitragsgruppen:

		Jahresbeitrag
Gruppe A:	Kraftwagen **über** 600 ccm	36 DM
Gruppe E:	Kleinkraftwagen **bis** 600 ccm	24 DM
Gruppe B:	Krafträder jeder Stärke	18 DM
Gruppe C:	Interessenten (ohne Kraftfahrzeug)	12 DM

Im Unterschied zum Stoff-Tiger

Abziehbilder und Stoff-Tiger kann sich jedermann als Wagenschmuck erstehen. Anders ist das mit den ADAC-Plaketten. Nicht jeder, dessen Wagen der schwarze Club-Adler schmückt, hat eine Mitgliedskarte. Und das gehört sich nicht, mehr noch: das darf man nicht. Der ADAC weist deshalb darauf hin, daß ADAC-Fahrzeugplaketten und -Abzeichen unter allen Umständen zu entfernen sind, wenn der Fahrzeugbesitzer sein Fahrzeug an ein Nichtmitglied verkauft.

Juristen tagen in Baden-Baden

Die Gau- und Ortsclubsyndici des ADAC treffen sich am 19. und 20. Oktober zu einer Tagung in Baden-Baden. Das Motto der Tagung wird festgelegt werden, wenn feststeht, ob Bundesjustizminister Stammberger ein Referat übernehmen wird.

Die gute Tat!

Besten Dank, Herr Minister!

„Am Samstag, dem 14. April, fuhren wir gegen 19.30 Uhr mit einem VW auf der Bundesstraße 85 in Richtung Schwandorf. Aufgrund eines Unterlassungsfehlers meiner Tochter, als vorheriger Fahrerin des Wagens, ging uns überraschend das Benzin aus. Etliche „Kavaliere am Steuer" rauschten trotz unmißverständlichen Winkens davon, ohne irgendwie zu reagieren. Endlich stoppte einer und bot uns seine Hilfe an. Wir waren nicht wenig überrascht, als dem Wagen unser bayerischer Arbeitsminister, Herr Walter Stain, entstieg. Trotz Zeitnot ermöglichte er es, unseren Wagen wieder flottzumachen, und wir möchten nicht versäumen, ihm an dieser Stelle nochmals unseren herzlichsten Dank auszusprechen." *Kurt Schrott, Mitterteich*

Dank und Anerkennung für 100 Hilfeleistungen im Rahmen des Freiwilligen Kameradschaftsdienstes möchten wir den nachstehenden Mitarbeitern aussprechen: Franz R. Buschmann, Fallersleben; Kurt Eberhard, Schelldorf; Hans Kolbenschlag, Pirmasens; Christian Sander, Erbach; Heinz Witte, Mülheim.

Die Plakette für 50 Hilfeleistungen konnte an nachstehende Mitglieder verliehen werden: Wilhelm Hellmann, Celle; Dipl.-Ing. Walter Herzfeld, Ülpenich; Dietrich Homfeld, Pforzheim.

Für 20 und mehr bestätigte Hilfeleistungen erhielten die folgenden Mitglieder die goldene Plakette: Karl Boll, Heilsbronn; Willi Blüchel, Helmbrechts; Heinz Gassert, Worms; Heinrich Hanitsch, Groß-Sisbeck; Hans-Werner Kleinau, Cadolzburg; Paul-Werner Loos, Hamm; Karl Marsian, Glückstadt; Ewald Ott, Haunstetten; P. Friedrich Peters, Völksen; Walter Rasmussen, Hamburg; Hans-Lothar Rohn, Bindlach; Joh. Schramm, München, und Rudolf Wagner, Limbach.

Zeugen gesucht

Am 20. August 1961 wurde auf der Autobahn Salzburg—München ein grauer Ford 17 M beim Überholen eines englischen Pkw auf den Grünstreifen abgedrängt. Ich bitte den Fahrer, der den Engländer verfolgte und an den Unfallort zurückschickte, um seine Adresse.

Dr. Jokisch, Oberndorf über Wetzlar, Hauptstraße 2

KLEINE LIEBESERKLÄRUNG EINES VERHINDERTEN

Man müßte mal nach CAPRI fahren

Ich war noch nie auf Capri. Nur einmal dicht daran. Während des Krieges, auf einem Militärtransport. Der lustige Bataillonsführer hatte von Marseille an mit uns »Maskenball« gespielt, um uns das Erlebnis Italien zu versüßen. In Nizza Antreten in feldmarschmäßiger Tropenuniform, in Genua Appell in Feldgrau, in La Spézia Stiefelappell, in Livorno Gasmaskenappell, in Civitavecchia Waffenappell. In Rom bei der Brotausgabe Bataillonsbelehrung: »Was ihr bisher gesehen habt, waren Itaker. Von jetzt an gibt's nur noch Zigeuner und Gesindel.« Letzter Uniformwechsel in Neapel. Baracken. Schutzimpfung. In die Transportmaschinen marsch-marsch. Start nach Bizerta. Hier wurde der Bataillоner auffallend wortkarg. Endlich konnten wir einen Blick auf Italien tun.

Unter uns der Golf von Neapel. Und dort, backbord voraus, ein Tuff auf der blauen Seide des Mittelmeeres: Capri. »Nach dem Siege, Kamerad!« tröstete der Bataillоner, und ein banges Lächeln vermenschlichte sein Gesicht, denn in diesem Augenblick meldete der Co-Pilot: »Englischer Jägerverband im Anflug!« Zwei Kompanien des Regiments erreichten Bizerta. Von dort ging's auf monatelangen Wegen nach Oklahoma, USA. Und dort erhielt ich – in einer Ausgabe des »YMCA für deutsche Kriegsgefangene« – den Axel Munthe zurück, der in Neapel der Gepäckbeschränkung zum Opfer gefallen war.

Der vergilbte Band liegt vor mir. Der Stempel »Censored PW Camp, Camp Gruber, Okla., Nov. 1943« besagt nur, daß er frei von politischer Propaganda befunden wurde. Frei von touristischer Propaganda freilich ist das Buch von San Michele nicht, wenn es auch literarisch keinen besonderen Rang einnimmt. Der in Dutzende von Sprachen übersetzte Bestseller des schwedischen Modearztes und Freundes seines Königs wirkt bereits in der zweiten Generation als ein Ferment der Capri-Sehnsucht, dem nicht zuletzt der Capri-Rummel zu verdanken ist. Und der ist es wohl, der mich bisher Bescheidung darin finden ließ, das Bild der Insel in der eigenen Brust zu inszenieren, statt es durch die Konfrontierung mit der Wirklichkeit zu gefährden.



Oh, ich kenne mich aus auf Capri. Ich ahne wie die Luft schmeckt, die der Wind dem Schiff entgegenträgt. Ich erinnere mich, daß man nach Anacapri hinauffahren, aber auch von der Marina Grande über 800 Felsstufen hochklettern kann. Noch ehe die Himmelsleiter zu Ende ist, kommt man nach Capo di Monte, und hier muß mir eigentlich die Mariaportalettere, Munthes Briefträgerin, begegnen, denn an dieser Stelle hat der Vogelfreund auf den Trümmern einer antiken Villa sein Haus errichtet. Von hier aus sehe ich den Vesuv, die Vulkanterrasse von Sorrent und die anderen Inseln des Golfs, und von den hängenden Gärten des Parks steigt der exotische Duft von Lorbeer und Palmen, Zitronen und Orangen zu mir herauf.

Axel Munthe leitete die – bisher – letzte große Stunde Capris ein. Die erste schlug, als der junge Kaiser Augustus – aber das ist ja allgemein bekannt. Die zweite, als der Maler Kopisch die Blaue Grotte entdeckte. Das war um 1820. Seitdem soll manches sich verändert haben. St. Tourismus fiel über die Insel her, mit aristokratischer, filmischer, politischer und literarischer Prominenz, mit Heringsschwärmen von Altphilologen und romantikbeflissenen Jungfrauen gesetzteren Alters. Es soll eine Maffia der Spießer aller Länder auf Capri geben; man zolle ihr, wie ich höre, den schuldigen Respekt, und man wird seine Ruhe vor ihr haben. Wer auf die Idee kommen sollte, die Einheimischen zu begrinsen, wird es an der Rechnung zu spüren bekommen. Leider konnte ich sie meinem Bataillоner nicht mehr präsentieren. Er hätte mich ohnehin kaum verstanden; Einfühlungsvermögen war seine Stärke nicht.

Ich würde ihm – und vielen meiner Landsleute – so gerne klarzumachen versuchen, daß wir die Italiener deshalb so grundfalsch sehen, weil wir sie karikieren statt sie darzustellen. Ist dagegen kein Kraut gewachsen? Doch: Werner Helwig! Er hat unter dem schlichten Titel »Capri« ein philosophisches Schmunzelbüchlein geschrieben. Die Summe eines Insellebens auf 154 Seiten. Selten wurde Treffenderes liebenswürdiger gesagt. Ein erschöpfendes Kompendium von der Antike bis heute. Die Billigung des Inselgeistes, können wir dort lesen, wird immer jener finden, der da kommt, nicht um sich vorzuzeigen, sondern um den verborgenen Reizen seine Reverenz zu erweisen.

Ich glaube, ich muß nun doch bald einmal nach Capri fahren. Helmut Alt

CAMPING-MITTEILUNGEN

Neues über Zeltplätze

Internationaler Campingplatz Imst – neuer ADAC-Vertragsplatz. Günstig im Bereich der Hauptverkehrsstrecke Garmisch – Landeck liegt in einer Talmulde neben dem neuen Schwimmbad der Campingplatz Imst. Er verfügt über neue sanitäre Anlagen sowie einen freundlichen Aufenthaltsraum. ADAC-Mitglieder erhalten eine Gebührenermäßigung in Höhe von 20 Prozent. Der Ferienplatz ist geöffnet von April bis 15. September.

Terrassen-Campingplatz Ossiach/Kärnten. Für die Saison 1962 wurde am Ufer des Ossiacher Sees in sehr günstiger Lage ein neuer Campingplatz errichtet. Er verfügt über moderne sanitäre Anlagen, ein Restaurant und einen Lebensmittelladen, darüber hinaus hat er einen eigenen Badestrand. Der Platz ist geöffnet vom 1. Mai bis 30. September. ADAC-Mitglieder erhalten in der Hauptsaison (bis 15. Sept.) eine 20prozentige Gebührenermäßigung, nach dem 15. September 50 Prozent Ermäßigung.

„Hachetal" bei Clues/Niedersachsen – ADAC-Vertragsplatz. Der Campingplatz „Hachetal" ist über die B 6 (Bremen – Hannover) zu erreichen, er liegt südlich von Syke im Hachetal. Moderne und saubere Anlagen stehen zur Verfügung, der Platz ist geöffnet von März bis Oktober. ADAC-Mitglieder erhalten eine Gebührenermäßigung in Höhe von 20 Prozent.

„Meerbornsheide" bei Dillenburg/Hessen. Die Anerkennung des Platzes wurde durch den Campingausschuß für das Land Hessen widerrufen. Der ADAC löste auf Grund dieser Tatsache mit der Verwaltung dieses Campingplatzes den Empfehlungsvertrag.

„Europe-Garden-Camping" in Pescara. Im Bereich von Pescara wurde am Strand der neue Campingplatz eröffnet. Er liegt in einem Pinienhain ca. 2 km von der Stadt Pescara entfernt. Der Platz ist geöffnet vom 15. Mai bis 15. Oktober, er verfügt über moderne sanitäre Anlagen. ADAC-Mitglieder erhalten eine Gebührenermäßigung in Höhe von 20 Prozent.

Ausweise vor der Hochsaison

Da in der Hauptreisezeit die Anträge für Neuausstellung und Verlängerung von Camping-Ausweisen nicht in jedem Falle fristgerecht bearbeitet werden können, bitten wir unsere Campingtouristen nochmals um möglichst frühzeitige Antragstellung. Vergessen Sie bitte auch nicht, in jedem Falle die ADAC-Mitgliedskarte dem Antrag beizufügen (auch bei Verlängerung), da der Internationale Camping-Ausweis nur für Mitglieder ausgestellt wird. Sämtliche ADAC-Geschäftsstellen stellen das Carnet-Camping International der AIT und der FIA/FICC aus.

„Zwischen Main und Eismeer"

Rechtzeitig vor Beginn der skandinavischen Reisesaison erschien als 3. Band nun auch der ADAC-Campingführer für den europäischen Norden, der Internationale Campingführer „Zwischen Main und Eismeer". In wenigen Jahren erwarb sich dieser Führer durch seine zuverlässigen und genauen Angaben die Sympathien aller Camper. Für 1962 wurde der Führer wieder vollständig neu bearbeitet und ergänzt. Die glückliche Verbindung von Text und Bild, die dem Internationalen Campingführer immer wieder begeisterte Anerkennung einträgt, gibt auch in diesem Band die Möglichkeit, sich ausführlich über alle Gegebenheiten zu informieren. Der Campingführer enthält über 1300 Plätze in Norddeutschland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Nordfrankreich, England, Irland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland. International leicht verständliche Symbole und Kurzzeichen erleichtern die sofortige Einstufung der Plätze. Etwa 150 ausgesuchte Fotos illustrieren den Führer. Neben den üblichen allgemeinen Hinweisen und Ratschlägen findet sich eine ausführliche Zusammenstellung der wichtigen Kraftfahrzeug-Fährverbindungen nach England und Skandinavien. Die Beschreibungen sind unbeeinflußt von Wünschen der Campingplatzbesitzer. Der Campingführer ist erhältlich bei allen ADAC-Geschäftsstellen sowie im Buchhandel (hier unter dem Titel Internationaler Campingführer „Benelux–England–Nordeuropa"). Der Preis für die ADAC-Ausgabe beträgt 3,80 DM, für die Buchhandelsausgabe 5,20 DM.

...Kurven meistern!

BP

Kurven meistern! Temperament spüren, jederzeit Reserven besitzen—das bedeutet Sicherheit! Gerade in den Kurven kommt es auf die Beschleunigung, kommt's auf Reserven an. Da braucht der Wagen Kraft und Schwung, da muß er wirklich »alles drin« haben.

Tanken Sie SUPER MIX 25 oder gleich SUPER MIX 50. Dann hat Ihr Fahrzeug für alle Fälle »alles drin«. Mehr Temperament, mehr Zugkraft: Sicherheit! Sie gewinnen echte Super-Vorteile, ohne den vollen Super-Preis zu zahlen! - Super, wem Super gebührt! Wenn Sie aber kein ausgesprochenes »Super-Fahrzeug« fahren - dann BPSUPER MIX.*

* Eingetragenes Warenzeichen für homogene Mischungen — BP SUPER MIX 25·50·75 — aus den Markenkraftstoffen BP BENZIN und BP SUPER, hergestellt in der eichamtlich geprüften Mischzapfsäule BP MIX-Automatic (Deutsches Bundespatent Nr. 952232)

Überall in Deutschland und jetzt auch bei BP Schweden, BP Dänemark, BP Holland, BP Belgien, BP Schweiz und BP Italien



BP SUPER MIX

Super-Vorteile für jeden Wagen





OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E. V.

»Safety first« - gesunder Egoismus

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

Jüngst hatten wir im ADAC-Kreise ein Gespräch. Es ging dabei um die Frage, was man tun könne, um den jungen Fahrern das große Einmaleins der Fahrkunst beizubringen. Dabei waren zahlreiche, durchaus skeptische Stimmen zu hören, dahingehend, daß dies alles doch keinen Zweck habe, daß man bei Versammlungen, ob im Club oder der Ortsverkehrswacht, immer nur die Willigen finde, die große Masse aber nie. Mit anderen Worten: es sei damit zu rechnen, daß wir alljährlich unsere 14 000 Toten haben, viele hunderttausend Verletzte, einfach deshalb, weil die Menschen »eben große Versager« seien!

Nun, ein jeder, der in dieser Arbeit steht, gibt sich nicht so leicht geschlagen. Die Tatsache, daß wir seit Jahren überlegen, wie wir an »die Menschen herankommen«, womit sie überhaupt noch ansprechbar sind, ist ein Beweis dafür, daß wir es noch nicht aufgegeben haben.

Ich habe an dieser Stelle oftmals darauf hingewiesen, wir seien allzuleicht bereit mit erhobenem Finger Verkehrserziehung zu treiben. Dabei gehen uns die Worte von der »moralischen Verantwortung« sehr leicht von der Zunge. Sicherlich ist es gerade die Tonart, die man allgemein nicht mehr gerne hören will: die Worte Moral und Verantwortung.

Daß es so ist, wird uns auch durch verschiedene Streiflichter aus dem täglichen Leben bewiesen. Seit Monaten führen wir ein heftiges Streitgespräch um Löhne und Preise. Auch hier wird sehr viel von Moral und Verantwortung gesprochen. Dabei stellen wir fest, daß jede Partei Moral und Verantwortung für sich in Anspruch nimmt und sie selbstverständlich dem Gegner absprechen will. Ich bin der Meinung, daß wir mit einer solchen Methode nicht mehr weiterkommen. Bei dieser Auffassung möchte ich unsere Mitwelt keineswegs als amoralisch oder verantwortungslos bezeichnen.

Wenn es aber so ist, daß die Worte »Moral und Verantwortung« viel von ihrer Wirkung verloren und auf die Masse der Verkehrsteilnehmer keinen Einfluß mehr haben, dann müssen wir uns überlegen, ob wir nicht mit anderen Methoden diesem Übel zu Leibe rücken können.

Das, was hier zu sagen wäre, ist auch nicht neu und schon oft von mir an dieser Stelle gesagt worden: Sicherheit zuerst! Die Amerikaner haben die Parole »Safety first« seit Jahrzehnten mit großem Erfolg zur Anwendung gebracht. Es klingt etwas primitiv, wenn man sagt, daß der Europäer ein Nachkomme heroischer Vorfahren ist, daß er also allezeit bereit war, etwas zu riskieren, um irgendeinen Erfolg zu erreichen, wenn es notwendig war, vielleicht sogar das eigene Leben. Obgleich wir heute gar nicht mehr so risikofreudig sind, sondern jedes Risiko durch eine gute Versicherung abzusichern suchen, hat es trotzdem den Anschein, als ob uns das Bravouröse, das Mutige im Getümmel des Straßenverkehrs noch anhaftet, wie dem Kämpfer von ehedem die Rüstung. In Amerika dagegen hat sich die Auffassung durchgesetzt, daß derjenige, der im Straßenverkehr etwas riskiert, also seinen Wagen oder sein Leben, ein wahrer Idiot ist. Man tut so etwas nicht, weil man leben muß, weil man weiter verdienen muß. Das aber kann man nicht im Krankenhaus nach einem Verkehrsunfall – und schon lange nicht auf dem Friedhof!

Sollte es möglich sein, mit dieser nüchternen, aber dem Egoismus unserer Zeit viel mehr angepaßten Überlegung zu einem besseren Ergebnis zu kommen? Ich bin der Meinung, daß es möglich sein müßte. Man sollte also in Zukunft mehr Wert darauf legen und bei der Verkehrserziehung sagen: »Der vernünftige, der kluge, der fortschrittliche Fahrer tut so etwas im Straßenverkehr nicht!«

Vielleicht übernimmt es der ADAC einmal, einen solchen Feldzug des gesunden Egoismus zu propagieren. Auch unser Verkehrsleben hat diese Auffassung bitter notwendig.

JUNI 1962 15. JAHRGANG HEFT 6

AUS DEM INHALT

HERAUSGEBER:
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, München 22, Königinstraße 9–11 a, Telefon 22 86 31

VERLAG:
ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11 a
Postscheckkonto: München 736 65

Chefredakteur:
Willi Wieczorek
Redaktion:
Heribert Lechner, Hilmar Schmitt

Die ADAC-MOTORWELT ist das offizielle Organ des ADAC. Sie erscheint monatlich und wird allen ADAC-Mitgliedern ohne besondere Bestellung geliefert.

Ewig blauer Himmel – ewig blaues Meer – Sonne – herrliche Erholung, das ist Capri, die Reise-Sehnsucht von vielen. Unser Titelbild, aufgenommen von Erich Bauer, Karlsruhe, zeigt in einmaliger Kulisse das Schwimmbad des Hotels Marino Piccola.

ADAC-REISERUF 

Millionen deutscher Urlauber sind dadurch in acht Ländern zu erreichen

Kraftfahrer-Reiserufe in Europa

LAND	SENDER	SENDUNG / UHRZEIT SPRACHE	FREQUENZ
Belgien	Radio Luxemburg	Autofahrer-Reiseruf des ADAC wochentags von 14.50–15.00 Uhr **Deutsch** wochentags 22.30–24.00 Uhr **Französisch**	MW 208 m = 1439 kHz KW 49,26 m = 6090 kHz LW 1293 m = 233 kHz
Dänemark (vorerst nur für skandinavische Staatsangehörige)	Radio Danmark	Im Anschluß an die Nachrichten um 11.30 Uhr, 17,45 Uhr und 21.00 Uhr **Dänisch**	MW 1224 m = 245 kHz
Deutschland	Radio Luxemburg	Autofahrer-Reiseruf des ADAC wochentags von 14.50 Uhr bis 15.00 Uhr **Deutsch**	MW 208 m = 1439 kHz KW 49,26 = 6090 kHz
Saarland	Saarländischer Rundfunk	Kleine Tips für Autofahrer Montag–Freitag 13.50–14.10 Uhr Samstag 13.45–14.00 Uhr	MW 211 m = 1421 kHz UKW 96,0 bzw. 98,9 MHz (Kanal 30 bzw. 39)
Finnland	Yleisradio Helsinki	Im Anschluß an die Nachrichten um 12.30, 19.00, 22.00 Uhr **Finnisch** um 19.10, 20.10, 22.10 Uhr **Finnisch/Schwedisch**	MW 1181 m = 254 kHz MW 539 m = 557 kHz MW 312 m = 962 kHz
Frankreich	Radio Luxemburg	Autofahrer-Reiseruf des ADAC wochentags von 14.50–15.00 Uhr **Deutsch** wochentags von 22.30 Uhr bis 24 Uhr **Französisch**	MW 208 m = 1439 kHz KW 49,26 m = 6090 kHz LW 1293 m = 233 kHz
Großbritannien (nur bei erkrankten Personen, ausnahmsweise bei Todesfällen)	BBC London AA-London Special Service Department	Vor den Nachrichten um 7.00 und 8.00 Uhr im Home Service der BBC **Englisch** Straßenwacht-Stationen	MW 276 m = 1088 kHz MW 330 m = 908 kHz MW 434 m = 692 kHZ UKW 93,7 MHZ (Kanal 22) UKW 94,1 MHz (Kanal 24)
Italien	RAI Italiana III. Programm	Willkommen in Italien-Benvenuti in Italia täglich von 8.15–8.30 Uhr **Deutsch**	MW 218,5 m = 1367 kHz (Südtirol und die Gebiete von Pisa und Triest: MW 188,2 m = 1594 kHz) UKW 99,4 MHz u. 99,5 MHz (Kanal 41 und 42)
Niederlande	Radio Luxemburg	Autofahrer-Reiseruf des ADAC, wochentags von 14.50–15.00 Uhr **Deutsch** 12.58–13.00 Uhr **Holländisch**	MW 208 m = 1439 kHz KW 49,26 m = 6090 kHz MW 208 m = 1439 kHz KW 49,26 m = 6090 kHz
Norwegen (nur Todesfälle)	Radio Oslo Norsk Riksringkasting (NRK)	Im Anschluß an die Nachrichten um 18.30 und 22.00 Uhr **Norwegisch**	MW 1376 m = 218 kHz MW 477 m = 629 kHz MW 228 m = 1313 kHz
Österreich (nur Todesfälle)	Radio Wien II. Programm	Autofahrer unterwegs wochentags von 12.03–13.00 Uhr sonn- und feiertags von 13.15–14.15 Uhr **Deutsch**	MW 576,9 m = 520 kHz MW 513,7 m = 584 kHz MW 292,7 m = 1025 kHz UKW 88,5 MHz, 88,8 MHz, 89,7 MHz, 99 MHz, 99,4 MHz (Kanäle 5, 6, 9, 41 und 43)
Schweden	Radio Schweden I. Programm	Vor Beginn der Abendnachrichten um 18.25 Uhr **Schwedisch** (Durchsagen erfolgen in der Sprache des Gesuchten)	MW 254,7 m = 1178 kHz
Schweiz	Studios der Schweizerischen Radio-Gesellschaft	Autofahrer-Sendung wochentags von 7.30–8.30 Uhr **Deutsch/Italienisch/ Französisch**	MW 392,6 m = 764 kHz (Sender Sottens) MW 567,1 m = 529 kHz (Sender Beromünster) MW 538 m = 557 kHz (Sender Monte Ceneri)

BAND ZUR HEIMAT

Der Reiseruf zählt genauso zu den ADAC-Helfern eines sorglosen Urlaubs wie die Straßenwacht, der Auslandsschutzbrief, die Kameradschaftshilfe oder die touristische Beratung. Obwohl erst vor einem Jahr gegründet, hat sich die Einrichtung in den vergangenen Monaten so bewährt, daß sie bereits einen festen Begriff bildet. Als „Band zur Heimat" steht sie nicht nur allen Feriengästen im Ausland zur Verfügung, sondern auch denjenigen, die sich in einen abgelegenen Winkel innerhalb der eigenen Grenzpfähle zurückgezogen haben. Der Reiseruf wendet sich also an jeden, der unterwegs ist und von dem gewünscht wird, daß er schnellstens nach Hause zurückkehrt, weil in der Zwischenzeit daheim irgend etwas passierte und seine Anwesenheit notwendig erscheint. Dank der starken Rundfunksender, die den Reiseruf übertragen, kann er mit Hilfe eines jeden Autoradios und mit fast allen Transistor-Kleinstempfängern über Hunderte von Kilometern hinweg gehört werden. Gegenüber den privaten Suchdurchsagen, die einzelne Rundfunkstationen zu den unterschiedlichsten Zeiten im Anschluß an die Nachrichten ausstrahlen, zeichnet sich der Reiseruf des ADAC durch eine gewisse Flexibilität aus. Die offiziellen Durchsagen erfüllen nur einen Bruchteil der Bitten, weil die Rundfunkanstalten durchwegs nur bei einem Notstand eingreifen, der von der Polizei oder einer anderen Behörde bestätigt sein muß. Und für den Begriff Notstand existieren genaue Regeln: Wenn ein Ehegatte oder ein Verwandter ersten Grades gestorben ist oder der Tod unmittelbar bevorsteht und andere nahe Angehörige als der Gesuchte nicht vorhanden sind. Auch bei außergewöhnlichen Schadensfällen – bei Brand, Hochwasser oder Einbruch – wird eine Durchsage gestattet, falls es einen anderen verantwortlich Handelnden als den Gesuchten nicht gibt. In allen weniger wichtigen Angelegenheiten – sei es zur Pflege eines Kranken oder zur Teilnahme an einer Beerdigung – wird niemand zurückgerufen. Die Durchsage unterbleibt ferner in den Fällen, in denen man glaubt, daß sie nicht oder nur in seltenen Ausnahmen gehört wird. Der Reiseruf des ADAC, der wohl nach ähnlichen Prinzipien verfährt, nimmt sich jedoch auch der Grenzfälle an. Sein größter Vorteil liegt aber darin, daß er nur einmal am Tage, und dann immer zur gleichen Zeit, die Namen der Gesuchten durchgibt.

Der ADAC-Reiseruf erreicht zu Beginn der neuen Sommersaison acht Länder und zwar Luxemburg, Belgien, die Niederlande, Nordfrankreich, Italien, die Schweiz, Österreich und weite Teile Deutschlands (Saarland, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen). Nachdem es sich dabei nur um die sogenannten Versorgungsbereiche handelt, d. h. um Gebiete, in denen selbst unter ungünstigen Bedingungen die einzelnen Durchsagen zu empfangen sind, kann man leicht ausrechnen, daß ihre tatsächliche Zahl viel höher liegt. Die Sendungen des Reiserufs werden entweder unter seiner offiziellen Bezeichnung – „Autofahrer-Reiseruf des ADAC" – oder aber unter dem Namen der Rundfunkanstalt ausgestrahlt; letzteres erfolgt dann, wenn die von den ADAC-Geschäftsstellen zusammengestellten Personalien in einem Programm unter eigener Regie der Station erscheinen. Haussender ist Radio Luxem-

burg, der an jedem Wochentag zu festgesetzter Zeit den ADAC-Reiseruf ausstrahlt. Die Sendung beginnt jeweils um 14.50 Uhr und kann in deutscher Sprache auf der Mittelwelle 208 m = 1439 kHz und auf der Kurzwellenfrequenz 49,26 m = 6090 kHz gehört werden. Die RAI (Radiotelevisione Italiana) bringt die für die italienischen Reisezentren bestimmten Suchmeldungen jeden Morgen von 8.15 Uhr bis 8.30 Uhr im III. Programm, das die Mittelwelle 218,5 m = 1367 kHz (in Südtirol und in den Gebieten von Pisa und Triest ist es die Mittelwelle 188,2 m = 1594 kHz) sowie die UKW-Frequenzen 99,4 und 99,5 MHz (Kanal 41 und 42) ausstrahlen. Auftakt der Sendung – mit den Worten „Benvenuti in Italia – Willkommen in Italien" eingeleitet – bildet der Frühnachrichtendienst vom Westdeutschen Rundfunk in Köln, dem sich die Suchmeldungen, der Reiseverkehrskalender, Touristenhinweise in Deutsch sowie ein kleiner Sprachkurs in Italienisch anschließen.

Für die Urlauber in Österreich bringt Radio Wien die privaten Durchsagen in der Sendung „Autofahrer unterwegs", die das II. Programm an jedem Wochentag von 12.03 Uhr bis 13.00 Uhr und an den Sonn- und Feiertagen von 13.15 Uhr bis 14.15 Uhr im ganzen Land ausstrahlt. Die einzelnen Sendefrequenzen lauten: Mittelwellen 576,9 m = 520 kHz (Innsbruck), 513,7 m = 584 kHz (Klagenfurt, Salzburg, Wien) und 292,7 m = 1025 kHz (Graz, Kronstorf und Vorarlberg); Ultrakurzwelle 88,5 MHz, 88,8 MHz, 89,7 MHz, 99 MHz, 99,4 MHz und 99,9 MHz (Kanäle 5,6, 9, 41 und 43). Eine eigene Kraftfahrersendung kennt neuerdings auch die Schweiz. Sie wird von den Studios der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaften an jedem Wochentag in drei verschiedenen Sprachen übertragen, und zwar in Deutsch, Italienisch und Französisch. Tips der Polizei zu Verkehrsumleitungen, Suchdurchsagen, Meldungen über das Wetter und den Straßenzustand bilden den Hauptteil des Programms, das jeder über die Sender Sottens (Mittelwelle 392,6 m = 764 kHz), Beromünster (MW 567,1 m = 529 kHz) und Monte Ceneri (MW 538 m = 557kHz) jeweils von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr hören kann. Von den Informationsdurchsagen, die in Deutschland für die Kraftfahrer eingerichtet worden sind, übernimmt der Saarländische Rundfunk regelmäßig die Personalien des ADAC-Reiserufs. Sie kommen – im Mittelwellenband auf 211 m = 1421 kHz sowie über die Ultrakurzwellen 96 MHz und 98,9 MHz (Kanal 30 bzw. 39) – als „Kleine Tips für Autofahrer" montags bis freitags von 13.50 Uhr bis 14.10 Uhr und samstags von 13.55 Uhr bis 14.00 Uhr.

Außerhalb des Reiserufs können private Durchsagen bei fast allen größeren Rundfunkanstalten durchgegeben werden, allerdings nur im Anschluß an die Nachrichtensendungen. Wenn auch verschiedene Stationen dazu übergegangen sind, die Aufforderungen zur Rückkehr oder zur Meldung lediglich in den Hauptsendezeiten zu bringen, zwingt das System doch weitgehend dazu, alle Nachrichtensendungen des nächstgelegenen Heimatsenders bzw. der nächsten Auslandsstation abzuhören. Selbst wenn in Hotels und Gaststätten das Personal die Kontrolle übernimmt, so empfiehlt es sich doch, einen halben Tag zu warten und die günstige Touristensendung in Anspruch zu nehmen, als auf der schnelleren und unsicheren Übermittlung der Nachrichtenredaktion zu bestehen. Die Verständigung der Rundfunkanstalten – bei den ADAC-Geschäftsstellen wird eine persönliche Vorsprache gewünscht, damit etwaige Rückfragen sofort an Ort und Stelle geklärt werden können – sollte ausnahmslos telegrafisch und durch die örtlichen Polizeiämter oder Bürgermeisterämter erfolgen, die auch die Angaben überprüfen und die Notwendigkeit der Durchsage mit der Weitergabe bestätigen. Nach der bisherigen Praxis übernehmen Polizei wie Bürgermeisteramt ohne weiteres die telegrafische Benachrichtigung, sofern die Bedingungen für die Durchsage erfüllt sind und die Angehörigen die Postgebühren für die Übermittlung tragen. Suchwünsche für Großbritannien und Irland sind jedoch nicht an die BBC (British Broadcasting Corporation), sondern an die Polizeistelle des Vereinigten Königreichs weiterzuleiten, in deren Bezirk man den Gesuchten vermutet. Sveriges Radio, der schwedische Rundfunk, macht zur Bedingung, daß ihm die Suchwünsche über die Landeskriminalämter in der Bundesrepublik oder über die deutsche Botschaft in Stockholm zugehen. In Österreich können in der bereits erwähnten Sendung „Autofahrer unterwegs" auch Verlustanzeigen durchgegeben werden, sofern die Bestätigung der erfolgten Anzeige beim zuständigen Polizeiamt vorgelegt wird. Allerdings verlangt Radio Wien dafür eine Gebühr, die für jedes durchzugebende Wort 20 Schilling (3,08 DM) beträgt. Etwas Originelles haben sich die Franzosen ausgedacht: ihr Sender Frankreich I – auf Langwelle Allouis 1829 m = 164 kHz und auf Mittelwelle Nizza I 193 m = 1554 kHz zu empfangen – bringt täglich ein Programm, das sich „Route de Nuit" nennt und Angaben über Wetter, Straßenlage, Verkehrsstokkungen, Ausweichstraßen und die Kennzeichen gestohlener Kraftfahrzeuge durchgibt. Die Fragen, die in der Sendung – sie beginnt etwa eine Stunde nach Mitternacht und endet in den frühen Morgenstunden – beantwortet werden sollen, nimmt die Autofahrerberatungsstelle des französischen Rundfunks Tag und Nacht telefonisch unter der Nummer Paris SUF. 78-00 entgegen. Allerdings muß man ziemlich gut Französisch beherrschen, da das gesamte Programm ausschließlich in der Landessprache kommt.

Weitere Möglichkeiten, Suchmeldungen durchzugeben, ergeben sich über die Straßensuchdienste in Schweden, Großbritannien und Frankreich. In Schweden wird der Dienst vom Königlichen Automobil-Club und von der Shell-Gesellschaft unterhalten; die jeweiligen Suchwünsche nimmt der Kungliga Automobil Klubben in Stockholm (Telegrammanschrift: Autoclub Stockholm) entgegen. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Großbritannien, für das die ADAC-Geschäftsstellen die Vermittlung übernehmen. In Frankreich befindet sich die Benachrichtigung in den Händen der Postverwaltung, die für den Suchdienst eine Gebühr von umgerechnet rund 12 DM verlangt; sie muß bei den deutschen Postämtern bei der telegrafischen Aufgabe eingezahlt werden. Die Aufforderung zum Melden steht in den drei Ländern an verschiedenen Tankstellen und an den Straßenwachtgebäuden der einzelnen Automobil-Clubs. Allerdings beschränkt sich die Verständigung in Frankreich lediglich auf die Strecken Paris–Lyon–Marseille–Nizza–Vintimille und auf Paris–Tours–Poitiers–Bordeaux–Hendaye. Auch zwei Zeitungen bringen in ihren täglichen Ausgaben Suchhinweise, und zwar kostenlos. Es handelt sich dabei um „Le Figaro" und um „De Telegraaf" in Paris und Amsterdam, die beide in ganz Frankreich bzw. in den Niederlanden an jedem Kiosk gekauft werden können. *-zk-*

Länder und Gebiete im Bereich des „Autofahrer-Reiserufs des ADAC" oder im Versorgungsbereich von Sendergruppen, die Suchdurchsagen des ADAC ausstrahlen.

Staaten und Gebiete, in denen Rundfunkanstalten im Anschluß an ihre Nachrichten Suchdurchsagen einzelner Polizeiämter übernehmen.

VERKEHR UND PARAGRAPHEN

Muß sich der Versicherungsnehmer selbst anzeigen?

Das Landgericht Nürnberg-Fürth hat durch Urteil vom 16. 3. 1962 (VersR 62, 151) einem Versicherungsnehmer den Versicherungsschutz abgesprochen, weil er einen Unfall mit nur Sachschaden nicht polizeilich aufnehmen ließ. Dieser Entscheidung muß, auch wenn sie noch nicht rechtskräftig ist, widersprochen werden. Der Sachverhalt war folgender:

Ein Stukkateur hatte durch Vorfahrtsverletzung einen Zusammenstoß verschuldet, bei dem ein anderes Fahrzeug beschädigt worden war. Personenschaden war nicht eingetreten. Der Stukkateur, der sein Verschulden für offenkundig hielt, wollte zunächst die Polizei zur Unfallaufnahme herbeirufen. Der Unfallgegner schlug jedoch vor, die Angelegenheit ohne Zuziehung der Polizei gütlich dadurch beizulegen, daß der Stukkateur seine Vorfahrtsverletzung ihm gegenüber schriftlich anerkenne. So geschah es denn auch. Als jedoch der Stukkateur den Unfall seiner Versicherungsgesellschaft meldete und um Versicherungsschutz bat, lehnte die Gesellschaft den Versicherungsschutz ab mit der Begründung, er habe ein Schuldanerkenntnis ohne ihre Zustimmung nicht abgeben dürfen, und er habe außerdem seine Aufklärungspflicht gegenüber der Gesellschaft dadurch verletzt, daß er den Unfall polizeilich nicht aufnehmen ließ.

Das Landgericht Nürnberg-Fürth hat die Klage des Stukkateurs auf Gewährung des Versicherungsschutzes abgewiesen. Es hat zwar dahingestellt sein lassen, ob der Stukkateur durch sein Schuldanerkenntnis eine Versicherungsbedingung schuldhaft verletzt habe. Es nahm aber eine Verletzung der Aufklärungspflicht an, weil der Stukkateur die Polizei nicht gerufen habe. Diese Entscheidung kann nicht gebilligt werden.

Es ist zwar richtig, daß der Versicherungsnehmer nach den Versicherungsbedingungen alles zu tun hat, was zur Aufklärung des Unfalles beitragen kann. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß derjenige den Versicherungsschutz verlieren kann, der vorzeitig die Unfallstelle verläßt und Fahrerflucht begeht. Hier handelt es sich um ein verwerfliches Verhalten und in der Regel um eine vorsätzliche Vereitelung, nähere Feststellungen über die Person des Schädigers und des Unfallherganges zu treffen. Es geht aber zu weit, die Aufklärungspflicht des Versicherungsnehmers bis zur Selbstanzeige ausdehnen zu wollen. Es gibt bei uns keine polizeiliche Einrichtung, die ein Unfallprotokoll nur zur Klärung der zivilrechtlichen Haftungsfrage aufnehmen würde. Wird die Polizei gerufen, dann kommt dies einer Selbstanzeige gleich, weil die Polizei zur Strafanzeige und zur Einleitung eines Strafverfahrens von Amts wegen verpflichtet ist. Das polizeiliche Protokoll dient nur der Strafverfolgung, nicht aber der Klärung der zivilrechtlichen Haftungslage. Wenn das polizeiliche Protokoll als Hilfsmittel auch zur Klärung der zivilrechtlichen Ersatzansprüche Verwendung findet, so ist das eine reine Nebenerscheinung. Schon aus der Tatsache, daß das polizeiliche Protokoll nur der Strafverfolgung, also öffentlich-rechtlichen Belangen dient, geht es nicht an, den Versicherungsnehmer verpflichten zu wollen, jeden Unfall mit nur Sachschaden polizeilich aufnehmen zu lassen. Der Versicherungsvertrag ist ein privatrechtlicher Vertrag. Er steht, wie jeder andere Vertrag, unter den Grundsätzen von Treu und Glauben. Die Verpflichtungen des Versicherungsnehmers müssen dort ihre Grenze finden, wo ein weitergehendes Verlangen geradezu einen Verstoß gegen die guten Sitten darstellt. Es ist sittenwidrig, wenn eine Gesellschaft die Erfüllung ihrer Leistungspflicht und die Gewährung des Versicherungsschutzes von der Selbstanzeige des Versicherungsnehmers abhängig machen wollte. Es ist unrichtig, wenn das Landgericht meint, der Versicherungsnehmer müsse wählen, ob ihm der Verzicht auf den Versicherungsschutz weniger wichtig ist als der Schutz vor einer Bestrafung oder umgekehrt.

Ein solches Verlangen ist absolut unbillig. Der Versicherungsnehmer ist nur verpflichtet, eine ordnungsgemäße Schadensmeldung abzugeben und seine Gesellschaft bei der Aufklärung des Tatbestandes nach besten Kräften zu unterstützen. Die Klärung der zivilrechtlichen Haftungsfrage ist aber Aufgabe der Gesellschaft selbst. Der Versicherungsnehmer braucht hierbei nur mitzuwirken und die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Solange es keine Einrichtung zur Aufnahme eines Protokolls nur zur Klärung der zivilrechtlichen Ansprüche gibt, kann der Versicherungsnehmer nicht verpflichtet werden, bei offensichtlich eigener Schuld die Polizei zu rufen und sich damit selbst anzuzeigen. Nicht einmal öffentlich-rechtliche Belange lösen eine solche Verpflichtung aus. Noch viel weniger kann ein privatrechtlicher Vertrag eine solche Verpflichtung beinhalten, zumal der Versicherungsnehmer den Versicherungsschutz durch Zahlung einer nicht unerheblichen Prämie erkaufen muß. Eine Versicherungsgesellschaft, die vom Versicherungsnehmer verlangt, daß er bei Unfällen mit nur Sachschaden und bei offensichtlich eigener Schuld durch Herbeirufung der Polizei Selbstanzeige erstatten müsse, maßt sich Rechte an, die selbst ein Polizeistaat gegenüber seinen Untertanen nicht in Anspruch nimmt. Ist schon die Haltung der beklagten Versicherungsgesellschaft unverständlich, so ist noch weniger zu verstehen, daß die Zivilkammer eines Landgerichts die Selbstanzeige für eine vertragliche Verpflichtung des Versicherungsnehmers erklärt. Es ist nur zu hoffen, daß das Berufungsgericht die notwendige Korrektur vornimmt.

Dr. S.

URTEILE... URTEILE... URTEILE... URTEILE... URTEILE...

Es ist Pflicht einer Stadtgemeinde, Straßenlaternen, die nicht die ganze Nacht brennen, mit einem roten Ring zu kennzeichnen. Das Unterlassen der Kennzeichnung und Löschen der Straßenlaterne stellen eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar, die die Gemeinde zum Ersatz eines daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(BGH, Urteil vom 21. 12. 1961 – DAR 62, 125)

§§

Der Fahrer eines Kraftwagens, der sich beim Ertönen eines Martinshorns unmittelbar vor einer nicht einsehbaren Straßenkreuzung befindet und der nicht weiß und auch nicht wissen kann, aus welcher Richtung der Klang des Martinshorns und damit das bevorrechtigte Polizeifahrzeug kommt, verstößt nicht schuldhaft gegen die Verpflichtung, dem Polizeifahrzeug freie Bahn zu schaffen, wenn er zunächst mitten auf der Fahrbahn sofort anhält.

(BGH, Urteil vom 27. 11. 1961 – DAR 62, 128)

§§

In dem Fahren mit eingeschalteter Parkleuchte kann ein Verstoß gegen § 1 StVO gefunden werden, wenn dadurch bestimmten anderen Verkehrsteilnehmern die Fortbewegung erschwert worden ist.

(OLG Bremen, Urteil vom 16. 8. 1961 – DAR 62, 132)

§§

Wer sich vor einer Verkehrsampel unrichtig eingeordnet hat und dadurch nachfolgende Verkehrsteilnehmer an der Weiterfahrt hindert, verstößt gegen § 1 StVO.

(OLG Braunschweig, Urteil vom 8. 9. 1961 – DAR 62, 133)

§§

Ein Kraftfahrer, der fahrtüchtig ist, wird in aller Regel auch bei mehrmaligem Niesen nicht von der Straße abkommen und gegen einen Randstein fahren.

(OLG Neustadt, Urteil vom 17. 1. 1962 – DAR 62, 136)

§§

Das Überholverbot ist bis zur angezeigten Beendigung strikt einzuhalten. Jedenfalls verstößt derjenige eindeutig gegen das Überholverbot, der vor seiner durch das Zusatzschild „Ende" gekennzeichneten Beendigung sich seitlich neben das andere Fahrzeug setzt und bis zu dessen Höhe vorfährt.

(OLG Hamm, Urteil vom 21. 7. 1961 – DAR 62, 134)

§§

Wer als Fahrzeugführer nach links einbiegen will, hat das ihm auf der gleichen Straße entgegenkommende Fahrzeug auch dann vorzulassen, wenn dieses nicht geradeaus fährt, sondern in die gleiche Straßeneinmündung wie er selbst einbiegen will.

(OLG Neustadt, Urteil vom 19. 5. 1961 – DAR 62, 135)



Zeit für die nächste Frischölfüllung



Wer heute in der Stadt fährt und morgen auf der Autobahn — wer seinen Motor also strapaziert und dennoch lange etwas von ihm haben will, der nimmt am besten Multigrad.

Shell X-100 Multigrad bietet verstärkten Motorschutz in Sommer und Winter.
Mit seinen organischen Wirkstoffen hält es kleine und große Motoren blitzsauber und macht sie munter wie nie zuvor.



Sie brauchen nur noch SHELL X-100 MULTIGRAD

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB ARZT

ARZT *und* AUTO

Die Brille des Verkehrsteilnehmers

Von Prof. Dr. phil. Dr. med. Herbert Schober, Vorstand des Instituts für medizinische Optik der Universität München

Kein anderes Sinnesorgan liefert uns so viele Informationen über die Vorgänge in der Außenwelt wie das Auge. Mit den Mitteln der modernen Elektrophysiologie kann man experimentell feststellen, daß jede der 800 000 Fasern des Sehnerves in der Sekunde bis zu 50 Einzelreize von der Netzhaut des Auges ins Gehirn weiterleiten kann. Das bedeutet, daß der menschliche Gesichtssinn in der Sekunde 50 × 800 000 = 40 Millionen Einzelinformationen dem Gehirn liefern könnte. Diese ungeheure Informationskapazität des menschlichen Auges ist weit höher als jene aller anderen Sinnesorgane. Beispielsweise kann das zweitwichtigste Sinnesorgan, das Gehör, nur etwa den 250sten Teil jener Informationen liefern, die uns das Auge geben kann. Anders ausgedrückt bedeutet das: beim gesunden Menschen gehen über 99 Prozent aller Informationen aus der Außenwelt über den Gesichtssinn.

Die eben gemachten Ausführungen gelten selbstverständlich nur für das vollfunktionstüchtige Augenpaar. Sie haben zur Voraussetzung, daß die Bilder auf den beiden Netzhäuten mit optimaler Schärfe entstehen, d. h. daß jede vorhandene oder durch die Beobachtungsumstände bedingte Fehlsichtigkeit behoben ist, und daß sich weiterhin die Sinneszellen der Netzhaut zur Reizaufnahme in einem möglichst empfindlichen Zustand befinden. Da das Gehirn nur einen kleinen Bruchteil des ihm von den Augen gelieferten Reizangebotes verwertet und dabei in erster Linie jene Reize ins Bewußtsein gelangen läßt, die sich durch ihre Intensität (Blendung!) oder ihren raschen Wechsel (Erkennen von Bewegungen und Lichtblitzen!) aus dem übrigen Reizangebot hervorheben, muß jede Störung im Zusammenspiel der Sinneszellen auch zu einer Störung der Informationsqualität führen. Das sei an folgendem Beispiel erörtert:

Ein fehlsichtiges Auge erzeugt auf der Netzhaut unscharfe Bilder. Diese überdecken eine viel größere Anzahl von Sinneszellen als die scharfen Bilder des rechtsichtigen Auges. Es werden also für die Wiedergabe jedes einzelnen Bildes und jedes einzelnen Bilddetails beim fehlsichtigen Auge weitaus mehr Rezeptoren benötigt als beim rechtsichtigen Auge. Sie stehen dann für die Wiedergabe anderer Bilddetails nicht zur Verfügung. Solange keine besonderen Feinheiten in den Bildern erkannt werden müssen und solange keine allzu raschbewegten Objekte vorhanden sind, bedeutet das noch keine entscheidende Störung des Informationsreichtums. Der vorhandene Sehfehler fällt dem geringgradig Fehlsichtigen, solange er keine besonderen Sehaufgaben zu verrichten hat, häufig gar nicht auf. Darin liegt auch der Grund, weshalb so viele geringgradig Fehlsichtige im normalen Leben kein Bedürfnis nach einer Brille haben. Es ist beispielsweise bekannt, daß manche Menschen, wie z. B. die Mutter Goethes, auch im höchsten Lebensalter noch Näh- und Handarbeiten ohne Brille verrichten können. Da dieses Phänomen nur bei Kurzsichtigen mit einer Kurzsichtigkeit zwischen 2 und 4 dptr möglich ist, bleibt als einzige Erklärung, daß derartige Menschen während ihres ganzen Lebens niemals so schwierige Sehaufgaben zu verrichten hatten, die ihnen ihre Kurzsichtigkeit zum Bewußtsein kommen ließen. Bei den damaligen geruhsamen Lebensverhältnissen, beim Fehlen des modernen Verkehrstempos (und im übrigen auch bei den damals verwendeten groben Fäden für die Näh- und Stopfarbeiten) erscheint uns das heute in keiner Weise verwunderlich.

Die Nachteile einer unkorrigierten Fehlsichtigkeit werden vielfach überhaupt nur an Nebenerscheinungen, wie Kopfschmerzen, rascherer Ermüdbarkeit usw., empfunden, wenn Höchstleistungen des Sehorgans durch längere Zeiträume verlangt werden. So ist jedem Augenarzt und jedem Augenoptiker bekannt, daß Fehlsichtige den Wunsch nach einer Brille zumeist nur deshalb äußern, weil sie beim Fernsehen oder im Kino Beschwerden haben, einen Druck in der Augengegend empfinden, Kopfschmerzen bekommen, rasch müde werden usw. Es wäre eine lohnenswerte, aber leider in der Praxis nur schwer zu bewältigende Aufgabe für den Verkehrsstatistiker, einmal zu untersuchen, wie viele Ermüdungsunfälle bei Kraftfahrern durch Dauerleistung bei nicht oder falsch korrigierter Fehlsichtigkeit zu erklären sind.

Da gerade von der Statistik die Rede war, seien noch einige andere Zahlen angegeben, die zum Nachdenken Anlaß geben. Nach dem übereinstimmenden Ergebnis der gezielten Unfallstatistiken auf der ganzen Welt ist es wahrscheinlich, daß rund 3 Prozent aller tödlichen Unfälle durch unzureichendes Sehvermögen verursacht oder zumindest mit verursacht werden. Bei etwa 15 000 Verkehrstoten in der Bundesrepublik bedeutet das allein den Tod von 450 Menschen im Jahr. Dazu kommt ein Vielfaches an aus der gleichen Ursache mehr oder weniger schwer Verletzten und endlich auch ein gewaltiger Verlust an Sach- und Vermögenswerten. All dieses Unglück wäre durch eine richtige Brillenkorrektur und entsprechende augenärztliche Beratung zu verhindern gewesen.

Die Zahl der Fehlsichtigen in der Bundesrepublik ist nicht höher und nicht niedriger als in allen anderen Ländern der Erde. Das geht sowohl aus den großen augenärztlichen Statistiken, den Statistiken der Betriebs- und sozialhygienischen Untersuchungen, der schulärztlichen Untersuchungen und der Musterungsuntersuchungen hervor. Auch die Versuche mit dem Testwagen der Bundesverkehrswacht und die Führerscheinuntersuchungen der medizinisch-psychologischen Institute der technischen Überwachungsvereine führen zum gleichen Ergebnis:

Etwa 17 bis 20% aller Menschen müssen, wenn sie beim Sehen in die Ferne volle Sehschärfe haben wollen, ständig eine Brille tragen. Das ist also – unabhängig vom Lebensalter – auch jeder fünfte bis sechste Kraftfahrer. Die Zahl derjenigen Kraftfahrer, die eine Brille für die Ferne besitzen und sie auch wirklich tragen, ist jedoch viel kleiner und liegt in der Bundesrepublik auffallend unter dem europäischen Durchschnitt.

Auch das läßt sich unschwer aus den Verkaufsstatistiken der Brillenerzeuger und Augenoptiker sowie einer eigens zu diesem Zweck angestellten Fragebogenaktion des Demoskopischen Instituts in Allenbach feststellen. Es ist aber auch leicht durch tägliche Beobachtungen zu kontrollieren. Der Grund, warum gerade in der Bundesrepublik so viele Brillenbedürftige keine Brille tragen, dürfte teils in einer gegenüber den meisten Nachbarländern noch immer mangelhaften Aufklärung breiter Bevölkerungsschichten über Sinn und Bedeutung der Korrekturbrille, vor allem aber an einer besonderen Abneigung gegen das Brillentragen und letzten Endes auch an einer nicht immer sehr sorgfältigen Rezeptur und Anpassung der Brillen liegen. Das letztere gilt vor allem gegenüber den USA, den skandinavischen Staaten, England, den Niederlanden und der Schweiz, wo auf eine besonders genaue Brillenbestimmung und -anpassung in der Regel weit größere Sorgfalt verwendet wird, als bei uns. Freilich sind in diesen Ländern auch die Kosten der Brillenbestimmung wesentlich höher. Was die psychologische Abneigung gegen das Brillentragen betrifft, so sind die charakteristischen Ursachen am deutlichsten in den Antworten auf die Allensbacher Fragebogen enthalten. Auf die Frage, warum jemand, der glaubt, eine Brille zu benötigen, keine trägt, wurde vielfach geantwortet: „Die Brille verringert die Heiratsaussichten, sie macht alt, sie wirkt unschön, ich möchte nicht den Eindruck eines Intelligenzlers machen, usw.".

Aus den eingangs geschilderten Gründen über die Informationskapazität des Gesichtssinnes geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß jeder Kraftfahrer sich einer

möglichst genauen Prüfung seiner Sehfunktionen unterziehen sollte. Es ist zu hoffen, daß zumindest die Testung der Sehschärfe bei den Erstbewerbern von Führerscheinen auch in der Bundesrepublik genau so wie in beinahe allen anderen Ländern durch Gesetz vorgeschrieben wird. Darüber hinaus erscheint es aber notwendig, daß jeder fehlsichtige Kraftfahrer zu seinem eigenen Schutz und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer seine Korrekturbrille auch wirklich trägt, wenn er stärker als etwa 1,5 dptr kurz- oder übersichtig, bzw. stärker als 1 dptr stabsichtig ist oder einen echten oder verdeckten Schielfehler (Heterophorie) besitzt, der zu Kopfschmerzen oder anderen Beschwerden führt.

Unkorrigierte Fehlsichtigkeit und vor allem unkorrigierte Kurzsichtigkeit hat noch weitere, für den Kraftfahrer außerordentlich unangenehme Folgen. Sie macht ihn wesentlich blendempfindlicher, als es beim normalen Rechtsichtigen der Fall ist. Dadurch, daß beim Kurzsichtigen das eigentliche Bild im Inneren des Augapfels entsteht und damit die stärkste Lichtkonzentration nicht auf der Netzhaut, sondern vor ihr herrscht, bildet sich auch im Augapfel wesentlich mehr Streulicht. Dieses Streulicht lagert sich wie ein Nebel vor das Netzhautbild (das wegen der unkorrigierten Fehlsichtigkeit ohnehin schon wesentlich kontrastärmer ist als beim Rechtsichtigen) und setzt damit die Kontraste noch weiter herunter. Weiterhin ist beim Kurzsichtigen zu bedenken, daß er infolge der sogenannten Nachtmyopie in der Dämmerung und beim nächtlichen Fahren noch stärker kurzsichtig wird. Der Kurzsichtige muß also ganz besonders in der Dämmerung und in der Nacht seine Brille tragen. Es hat sich sogar bewährt, ihm seine Brille für das nächtliche Fahren um eine halbe bis eine volle Dioptrie zu verstärken.

Der Übersichtige und vor allem der geringfügig Übersichtige ist gegenüber den eben geschilderten Umständen im Vorteil. Er ist weniger blendempfindlich als der Kurzsichtige, weil bei ihm das Bild hinter der Netzhaut entsteht. Außerdem wird er durch die Nachtmyopie rechtsichtiger. Geringgradig Übersichtige (bis zu 2 dptr) nehmen beim nächtlichen Fahren ihre Brille ab! Der Übersichtige hat aber einen anderen schwerwiegenden Nachteil, der auch ihm zum ständigen Tragen einer Brille Anlaß geben sollte. Da er bereits in der Ferne akkommodieren muß, besitzt er infolge der Koppelung von Konvergenz und Akkommodation eine gewisse Neigung zum Innenschielen, die ihm besonders bei längeren Fahrten erhebliche Ermüdungsbeschwerden und Kopfschmerzen erzeugen kann. Nach der augenärztlichen Statistik sind es in erster Linie unkorrigierte geringfügig Übersichtige, die bei Dauerbeanspruchung über Ermüdungsbeschwerden klagen. Daher sollte auch der geringfügig Übersichtige besonders bei Dauerfahrten und anstrengenden Fahrstrecken seine Korrekturbrille tragen.

Die beim Rechtsichtigen und beim richtig korrigierten Fehlsichtigen etwa zwischen dem 45. und 50. Lebensjahr sich bemerkbar machende Alterssichtigkeit (im Volksmund vielfach in wenig zutreffender Weise Weitsichtigkeit genannt) betrifft nicht das Sehen in die Ferne, sondern lediglich in die Nähe. Der alterssichtige Kraftfahrer muß daher für das Fahren bei Tag und Nacht, wenn er rechtsichtig ist, überhaupt keine Brille tragen und, wenn er fehlsichtig ist, seine von früher her gewöhnte Fernbrille. Erst, wenn mit weiter zunehmendem Lebensalter das Ablesen der Instrumentenbretter schwierig wird, soll er auch eine Korrektur für die Nähe erhalten, die zweckmäßigerweise in einer Zweistärkenbrille besteht. Diese soll aber in ihrem Nahteil wesentlich schwächer sein als jene, die er bei der Naharbeit oder beim Lesen verwendet. Er kann also zweckmäßigerweise für das Fahren jene Zweistärkenbrillen benutzen, die ihm bei zunehmendem Lebensalter für die Naharbeit nicht mehr ausreichen. Eine Ausnahme bilden lediglich bestimmte Gruppen von Berufsfahrern wie Omnibusfahrer, Taxifahrer usw. Sie müssen häufig ihre Augen auch auf die Nähe einstellen und fahren daher zweckmäßigerweise mit ihrer normalen Zweistärkenbrille. Die Benutzung einer getrennten Nah- und Fernbrille ist weniger zu empfehlen, da der Austausch immer einige Zeit in Anspruch nimmt und außerdem durch den ständigen Austausch die Brillengläser viel schneller zerkratzt werden als bei einer ständig getragenen Brille.

Eine Brille kann aber nur dann von Nutzen sein, wenn sie auch eine geeignete Fassung hat und die Gläser peinlich sauber und frei von Kratzern gehalten werden. Eine zu breite Brillenfassung und vor allem zu breite Bügel schränken das Gesichtsfeld des Kraftfahrers ein und erzeugen ähnliche tote Zonen, wie man sie beim Rückspiegel durch den Einfluß der Begrenzungen des Rückfensters kennt. Selbstverständlich muß man aber nicht so weit gehen und verlangen, daß der Kraftfahrer nur randlose Brillen trägt. Eine viel größere Gefahr als der Fassungsrand bildet das zu kleine Brillenglas oder der zu breite Brillenbügel.

Die eben gemachten Ausführungen gelten nicht nur für Korrekturbrillen. Sie müssen auch sinngemäß auf die Sonnenbrille des Kraftfahrers angewandt werden. Über die Sonnenbrille wäre so viel zu sagen, daß der Rahmen dieses Aufsatzes bei weitem überschritten würde. Bei heller Sonnenbeleuchtung und vor allem bei Gegenblendung durch tiefstehende Sonne sollte man unbedingt eine Sonnenbrille tragen. Ein Transmissionsgrad zwischen 25 und 50% hat sich in der Praxis als besonders zweckmäßig erwiesen. Auf die Qualität der Sonnenbrille sollte der Kraftfahrer genau so achten, wie auf die Qualität jeder Korrekturbrille. Vor allem müssen die Gläser der Sonnenbrille dem Refraktionszustand ihres Trägers genau angepaßt sein, wenn die eingangs gestellten Forderungen über die Informationskapazität erfüllt sein sollen. Sonnenbrillen ohne optische Wirkung sind nur für Personen geeignet, die auch sonst keine Brille benötigen. Fehlsichtige können derartige Gläser höchstens als Vorhänger vor ihrer normalen Korrekturbrille benutzen. Der Kraftfahrer sollte seine Sonnenbrille nur vom Fachmann, d. h. vom Augenoptiker erwerben und genau so anpassen lassen wie jede Korrekturbrille. Nur dann hat er die Gewähr, für sein Auge und seine Sicherheit das Beste getan zu haben. Nur der Fachmann, also in diesem Falle der Augenoptiker, ist außerdem imstande, die richtigen Absorptionseigenschaften von Sonnenschutzgläsern zu beurteilen.

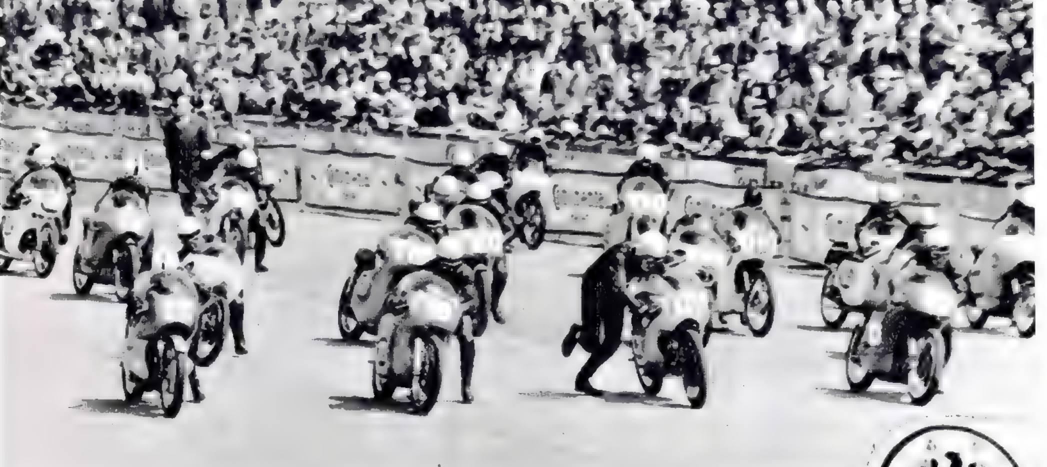


„Ich bin gerade unterwegs zum Augenarzt, Herr Wachtmeister!"

Auch bei diesigem Wetter empfiehlt sich vor allem für besonders blendungsempfindliche Personen die Benutzung von Schutzbrillen mit schwach gelblich getönten Gläsern. Sie verringern das bläuliche Streulicht, erhöhen die Kontraste und verbessern damit die optische Information. Aber gerade bei den Gelbgläsern ist die fachmännische Beratung unerläßlich, weil es neben ausgezeichneten derartigen Gläsern (z. B. Samina, Telecolor, Televapar, Uropal) auch solche gibt, die wie beispielsweise die Gläser der 4-Aß-Superbrille alle anderen als die gelben und roten Strahlen verschlucken und damit das Erkennen von Blaukontrasten unmöglich machen.

In den Ausführungen dieses Aufsatzes wurde lediglich die eine Seite der optischen Informationsverbesserung, nämlich die zentrale Sehschärfe, behandelt. Die übrigen nicht minder wichtigen Funktionen, wie Gesichtsfeld, räumliches Sehen, Dunkelanpassung usw., ebenso die um die Blendung und ihre Bekämpfung bestehende Problematik, müssen einer weiteren Ausführung vorbehalten bleiben.

Jubiläum auf dem Ring





1

1 Das ADAC-Eifelrennen erlebte ein Jubiläum. Zum 25. Male wurde es seit Bestehen des Nürburgringes ausgetragen. 1927 im Juni senkte sich zum ersten Male die Startflagge. Im Laufe der 35 Jahre hat der Nürburgring anläßlich des Internationalen Eifelrennens manche erbitterte Motorenschlacht erlebt. Verheißungsvoll war auch das Jubiläumsrennen, das deutlich zeigte, daß das Interesse am Motorsport noch sehr groß ist. Denn trotz eines kalten Windes, wenn auch bei Sonnenschein, hatten sich über 80 000 Zuschauer auf der 7,76 Kilometer langen Südschleife eingefunden, um den Meisterschafts-Auftakt der Motorradfahrer zu erleben. Wie üblich, so rollten auch diesmal die Rennen, vom ADAC-Gau Nordrhein in mustergültiger Weise organisiert, Schlag auf Schlag ab und ließen keine Langeweile aufkommen. Dichtgedrängt standen die Zuschauer vor allem am Start- und Zielplatz, den unser Bild beim Start des starken Feldes der 250-ccm-Maschinen zeigt. Mit der Startnummer 120 Degner auf einer japanischen Suzuki-Maschine, mit der er einen phantastischen Rundenrekord von 129,7 km/h aufstellte, wenig später aber infolge Motorschadens das Rennen aufstecken mußte. Neben ihm die NSU-Fahrer Heiner Butz (Start-Nr. 119) und mit der Startnummer 131 der junge Düsseldorfer Karrenberg, der seinen ersten Sieg in einem internationalen Rennen feierte.



3

2



2 Der in Europa kaum bekannte Kanadier Michael Duff (Nr. 4), der vorher schon das Rennen der 350-ccm-Maschinen überlegen gewonnen hatte, war auch bei den schweren Solo-Maschinen nicht zu schlagen. Kurz nach dem Start verdrängte er den Österreicher Thalhammer (Nr. 16) von der Spitze und gab diese nicht mehr ab. Für eine Überraschung sorgte der Bremer Scheimann (Nr. 38), der in der letzten Runde ebenso wie der Südafrikaner Driver mit 3.22,0 min = 138,1 km/h einen neuen absoluten Rundenrekord aufstellte.

3 Spannend werden heuer die Rennen der Gespanne verlaufen. Eine Kostprobe davon lieferten die beiden BMW-Gespanne von Weltmeister Deubel/Hörner und den Schweizern Camathias/Burkhardt. Vier Kilometer vor dem Ziel führte das Schweizer Gespann noch, aber mit einer tollen Leistung gingen die deutschen Weltmeister knapp vor dem Zielstrich noch an ihm vorbei.

4 Allen Grund zur Freude hatte der junge Engländer Peter E. Warr, der das mit 32 Wagen stark beschickte Formel-Junior-Rennen, das den Abschluß eines interessanten Renntages bildete, gewann. Mit seinem schnellen Lotus hatte der Engländer nur in dem Braunschweiger Kurt Ahrens jun. auf Cooper einen gefährlichen Verfolger. Unser Bild links unten zeigt den späteren Sieger in der Müllenbach-Kurve, als er eben einen Pulk Mitkonkurrenten überholt.

5 Nach dem Sieg gratulierten dem sympathischen Engländer ADAC-Vizepräsident und Vorsitzender des ADAC-Gau Nordrhein, Hans Bretz, und ONS-Präsident Hans-Joachim Bernet zu seiner großartigen Fahrt.

Fotos: Woda

4



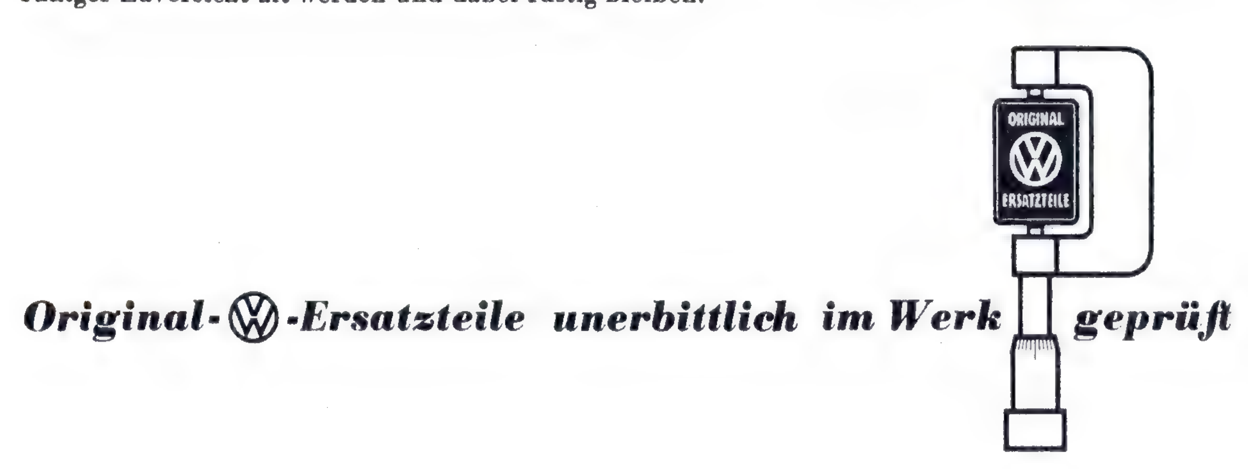
5



Am Sonnabend, dem 14. März 1903 —

an diesem denkwürdigen Tage machte die alte Uhr zum letzten Male „tick"; zum „Tack" kam's nicht mehr, weil ein Wellenzapfen brach. Wer sollte die Uhr reparieren? Ersatzteile gab es längst nicht mehr. –

Wir glauben zwar nicht, daß man einstmals einen rund 60 Jahre alten Volkswagen reparieren will – aber für viele Jahre haben wir mit Original-Ⓥ-Ersatzteilen vorgesorgt. Volkswagen können mit ruhiger Zuversicht alt werden und dabei rüstig bleiben.



Die Geburtsstätte des OPEL KADETT

Im neuen Bochumer Opel-Werk, wo bald der Opel Kadett vom Produktionsband laufen soll, wird fieberhaft gearbeitet. Eigentlich sind es ja zwei Werke, die hier entstehen, das eine auf dem Gelände von 709 210 qm mit einer Arbeitsfläche von 141 084 qm, das andere auf dem Gelände einer ebenfalls stillgelegten Zeche mit einer Größe von 677 496 qm und einer Arbeitsfläche von 408 440 qm. Diese Zahlen mögen bereits erkennen lassen, daß hier eine völlig neue, selbständige Automobilfabrik entsteht, die nach ihrer Fertigstellung einmal rund 1000 Automobile je Tag produzieren wird. Das ist also keine kleine Fabrik mehr, denn die Bochumer Opel-Betriebe werden ein Gesamtgelände von 1,4 Millionen Quadratmeter umfassen.

Das Werk I in Bochum-Laer wird, ähnlich wie das Werk K 40 in Rüsselsheim, die Gesamtfertigung der selbsttragenden Karosserie und die Endmontage des neuen Opel Kadett übernehmen. Das Werk II in Bochum-Langendreer hingegen fertigt Fahrwerk, Getriebe, Motoren und was sonst noch zu den Einzelaggregaten eines Automobils gehört.

Um sich über das Ausmaß dieser neuesten und sicher auch modernsten Automobilfabrik der Welt ein Bild machen zu können, mögen noch ein paar Angaben dienen. In Tag- und Nachtschichten wird an der Fertigstellung gearbeitet. Rund 280 Unternehmen sind an diesem Großobjekt beteiligt. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß hier in einer unwahrscheinlich kurzen Zeit eines der größten industriellen Bauprojekte Europas verwirklicht wird.

Das Bochumer Opel-Werk wird die Geburtsstätte des neuen 1-Liter-Opel-Kadett sein. Dieses Modell, eine völlige Neuentwicklung, soll die alte Vorkriegstradition dieses Typs fortsetzen. Vielen, vor allem älteren Autofahrern, ist der Vorkriegs-Kadett noch in bester Erinnerung. Der „Neue“ ist in vielen Jahren sorgfältiger Konstruktions-, Entwicklungs- und Erprobungsarbeit entstanden; er wird, genau wie alle Opel-Fahrzeuge, über eine selbsttragende Ganzstahlkarosserie verfügen, einen 1-Liter-, etwa 40 PS starken, wassergekühlten Vierzylinder-Reihenmotor erhalten, der in Opel-gewohnter Weise die vermutlich starre Hinterachse über ein Dreiganggetriebe mit Lenkradschaltung antreibt. In seiner Grundkonzeption wird er den heutigen Rekord-Typen entsprechen, wobei er sich sicher in der Formgebung jedoch von diesen unterscheidet. Es wird ein Kurzhuber sein, der bezüglich Leistung, Elastizität und Beschleunigung etwas Besonderes darstellt. Insgesamt also handelt es sich beim neuen Opel Kadett um einen echten vier- bis fünfsitzigen Wagen, der, wie alle Opel-Wagen von heute, über einen besonders großen Kofferraum verfügt.

Wenn auch genaue Einzelheiten über diese Neuerscheinung dem Tag der Vorstellung – vermutlich im Herbst dieses Jahres – vorbehalten bleiben sollen, so läßt sich doch schon heute annehmen, daß auch der Preis den Wagen seiner Größenklasse angepaßt werden wird. Es gilt wohl als sicher, daß dieser geräumige und bequeme Kadett den deutschen Personenwagenmarkt in der Kleinwagenklasse, wenn man die Wagen zwischen 1 und 1,2 Liter so bezeichnen darf, neu beleben wird. Geplant ist zunächst eine Tagesproduktion von 960 Stück.

Große Teile der beiden neu errichteten Werke werden zur Zeit mit den erforderlichen Produktionseinrichtungen ausgestattet. Viele Pressen und Stanzen im neuen Karosseriewerk stehen bereits auf ihren Fundamenten. Die riesige Galvanisieranlage harrt der Inbetriebnahme. Bei einem Durchgang durch die Hallen kann man heute vielleicht besser als später nach der Produktionsaufnahme erkennen, welche Unzahl von Geräten, Einrichtungen und Anlagen der moderne Automobilbau von heute erfordert. Dabei imponieren immer wieder aufs neue die vielen, zum größten Teil völlig automatisch arbeitenden Transferstraßen, die Teile von Motor, Getriebe, Hinterachse, Lenkung usw. fertigen, ohne daß der Mensch noch mit zupacken muß; er ist zum Kontrolleur avanciert, dem lediglich Überwachungsaufgaben zufallen. Die beiden neuen Opel-Werke in Bochum erfordern einen finanziellen Aufwand von über einer Milliarde DM.

Wenn auch nicht mit den neuen Opel-Werken in Bochum im Zusammenhang stehend, soll am Schluß noch ganz kurz auf zwei Neuerungen aus Rüsselsheim eingegangen sein. Das eine ist das auf Wunsch und gegen Aufpreis von nur 95 DM jetzt erhältliche Vierganggetriebe, das andere der viertürige Opel Rekord „L“ – die ADAC-MOTORWELT hat dieses neue Modell in der Mai-Nummer vorgestellt –, der ebenfalls mit einem solchen Viergang-getriebe ausgestattet wird. Letzterer unterscheidet sich vom normalen Rekord durch eine wesentlich luxuriösere Ausstattung und stellt sozusagen eine Parallele zum Kapitän „L“ dar. Wenn das Viergang-getriebe aus fertigungstechnischen Gründen zunächst nur für das Rekord-Coupé und den Rekord „L“ geliefert werden kann, so wird es später sicherlich auch für die übrigen Rekord-Modelle erhältlich sein. Ausdrücklich wird jedoch darauf hingewiesen, daß es für den nachträglichen Einbau nicht zu haben ist.

Auf dem 677 496 qm großen Gelände für das Werk I der Adam Opel AG in Bochum-Laer sind die Werkshallen terrassenförmig angelegt. Die rund 408 000 qm Arbeitsfläche sind ziemlich unter Dach, die Einrichtungsarbeiten in vollem Gange. Foto: Storp

(Freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf 05/731)



Erfahrungen mit dem Sicherheitsgurt

Autosicherheitsgurte fangen an populär zu werden, seitdem sich die englische Königin und auch unser Bundeskanzler als Benutzer von Sicherheitsgurten fotografieren ließen. Das hat sicher viel zur Einführung von Autogurten beigetragen, vielleicht sogar mehr als langwierige Untersuchungen. Daneben drängen sich aber doch einige Fragen über Sicherheitsgurte auf, die hier offen beantwortet werden sollen.

Aus Schweden kommt dieser Sicherheitsgurt, der als wirksamster Schutz für Personen auf den Vordersitzen angesehen wird.

1. *Der Preis.* Sicherheitsgurte werden für Millionen Autos benötigt und dementsprechend wird von dieser Neuerung ein lukratives Geschäft erwartet. Die anfangs durchweg über 50 DM pro Stück liegenden Richtpreise für Sicherheitsgurte sind durch stark aufgekommene Konkurrenz erheblich abgebröckelt, und heute werden schon für 36 DM Gurte in einwandfreier Beschaffenheit geliefert. Auch in diesem Preis dürften noch nicht alle Möglichkeiten der Kostensenkung ausgeschöpft sein.

2. *Qualität.* Die heute im Bundesgebiet erhältlichen Sicherheitsgurte sind, das darf rundheraus gesagt werden, durchweg von einwandfreier Qualität. Das Bundesverkehrsministerium hat frühzeitig Prüfvorschriften für Sicherheitsgurte ausgearbeitet und verfügt, daß nur Gurttypen angeboten werden dürfen, welche die harten Prüfungen beim Materialprüfamt der Technischen Hochschule Stuttgart überstanden und vom Kraftfahrtbundesamt ein Prüfzeichen erhalten haben. Noch eingehendere Qualitätsprüfungen unter den härtesten Bedingungen des Katastrophenfalles werden laufend von Automobilfabrikanten wie auch von den Produzenten des für Gurte geeigneten Textilmaterials durchgeführt.

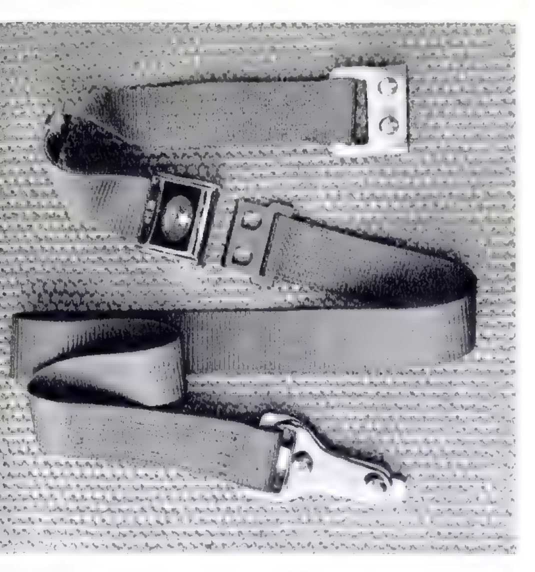
3. *Das Gurtmaterial.* Als Textilmaterial für Sicherheitsgurte haben synthetische Polyesterfasern ihre besondere Eignung erwiesen. Spezialgurtgewebe aus diesem Material hält nicht nur sehr große Belastung aus, es ist vielmehr auch in der Lage, einen ganz erheblichen Teil der dem Körper innewohnenden Bewegungsenergie bei einem Aufprall aufzunehmen und in eine bleibende Längung des Gurtes umzusetzen. Bei voller Last dehnen sich die Gurte mindestens ein Drittel ihrer ursprünglichen Länge und 75 Prozent davon ergeben sich als bleibende Dehnung. So wird das Zurückfedern des Gurtes nach seiner stärksten Belastung vermieden, und der Fahrer bleibt von den so gefährlichen Halswirbelbrüchen verschont. Die europäischen Hersteller von Sicherheitsgurten verwenden heute fast ausschließlich „TREVIRA-hochfest"-Fasern der Höchster Farbwerke.

Diese Gurte sind genügend weich und recht geschmeidig. Lediglich an den Nahtstellen werden sie härter und steifer. Um ein davon herrührendes Aufscheuern weicher Gewebe der Bekleidung auszuschließen, machen sich findige Köpfe bereits daran, Schonbezüge für Sicherheitsgurte zu entwickeln, die leicht auswechselbar und in allen Modefarben erhältlich sein sollen.

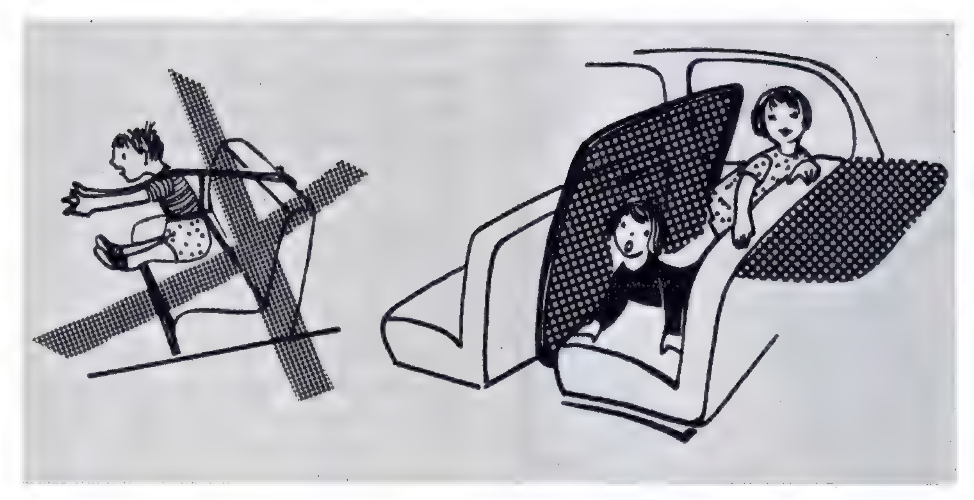
4. *Die Gurtbefestigung.* Beim Einbau von Sicherheitsgurten ließ anfangs die Befestigung der Halterungen am Karosserieboden bzw. an der Bodengruppe zu wünschen übrig. Durch ungeschickt angebrachte Bohrungen konnte Spritzwasser in das Wageninnere eintreten, das den Bodenbelag ruinierte und Rostbildung verursachte. Später ergab sich dann, wie wichtig es ist, die

Hersteller- und Vertriebs-Firmen (Die angegebenen Zahlen sind Richtpreise)	Schulterschräggurt DM	Schrägschulter-Beckengurt DM	Doppelschulter-Beckengurt DM	Beckengurt DM	Kindergurt DM
„Autoflug" Gerhard Sedlmayr GmbH, Hamburg 11, Ost-West-Straße 69	43,—	—	—	—	—
Carl Busse, Mainz, Postfach 543	36,—	—	—	—	—
Deutsche Safe GmbH, Frankfurt a. M., Kaiserstraße 6	43,— bis 52,—	—	—	—	—
Gebr. Happich GmbH, Wuppertal-Elberfeld, Neuenteich 62–76	42,—	—	—	—	—
Industrie-Verkaufskontor GmbH, Hamburg 11, Bei den Mühren 91	36,50	—	—	—	—
Klippan GmbH, Hamburg-Garstedt, Rugensbarg 57	54,—	64,—	—	—	—
Versandhaus Neckermann, Frankfurt a. M.	31,50	—	—	—	—
Kubald Karl-Heinz KG, Poggenhagen bei Hannover	54,—	66,—	76,—	—	52,—
Perfekt Sicherheitsgurt GmbH, Düsseldorf, Birkenstraße 84	43,— bis 52,—	—	—	—	—
Römer Hans, Neu-Ulm	—	69,—	—	—	—
Carl F. Schroth, Neheim-Hüsten 2, Am Stiegenbittel 2	43,— bis 48,—	60,—	—	42,50	—
Sehlbach Herbert, Wuppertal-Barmen, Höhe 102	53,— bis 56,—	—	—	—	—
TEKA Automaten, Düsseldorf, Kölner Straße	39,50 bis 48,50	—	—	45,50	—
VDO-Tachometer-Werke, Frankfurt a. M.	39,—	—	—	—	—
VOLVO GmbH, Frankfurt a. M., Franken-Allee 98–102	—	60,—	—	—	—

Gurthalterung und die Verstärkungslaschen bestmöglich vor Rost zu schützen. Vor allem die ständige Salzwasserdusche im Winter kann an den Befestigungsstellen so starke Rostbildung aufkommen lassen, daß die Halterung schon ausreißt, bevor die Bruchlast des Gurtbandes erreicht ist. Erfreulicherweise haben die Automobilfabriken selbst sorgfältige Untersuchungen über die zweckmäßigste Befestigung im Fahrzeug angestellt, und es empfiehlt sich, unbedingt die vom Werk herausgegebenen Einbauvorschriften zu befolgen. Neuerdings gehen immer mehr Firmen dazu über, bereits in der Serienfertigung die Befestigung der Sicherheitsgurte einzuplanen, wodurch der Kunde von Einbaukosten oder gar von Pfuscharbeiten verschont bleibt.



So sieht einer der gebräuchlichsten Sicherheitsgurte aus, bevor er in einem Wagen eingebaut wird.



Kinder auf den hinteren Sitzen anzubinden, ist nicht die ideale Lösung. Aus Schweden kommt der Vorschlag, die Kinder auf den Rücksitzen mit Sicherheitsnetzen (Zeichnung rechts) „einzuzäunen"

5. *Gurt-Schlösser.* Große Anforderungen werden an die Verschlüsse der Sicherheitsgurte gestellt, die auch unter Last keine größere Öffnungskraft als 20 kg erfordern dürfen. Weniger diese höchstzulässige Öffnungskraft als vielmehr deren Überschreitung machte den Schloß-Fabrikanten einige Sorgen. Bei brennenden oder in tiefes Wasser abgeirrten Wagen wurde festgestellt, daß hilfsbereite Hände mit aller Kraft an den Schlössern gezerrt haben, wodurch der Gurt nicht freigegeben, sondern erst recht verklemmt wurde. Eine gute Lösung brachten die Steckverschlüsse, bei denen die Metallschloßteile so wirken, daß sie auch bei zu großen Öffnungskräften das Lösen des Schlosses unterstützen und die Schloßteile gewissermaßen katapultiert werden.

Neue Forderungen zielen darauf ab, die Sicherheitsgurte so auszubilden, daß keine Beschlag- oder Schloßteile mit dem Kör-



Ohne Schwierigkeiten muß sich das Schloß des Sicherheitsgurts öffnen lassen. Ein geringer Druck mit der Hand sollte das Schloß aus dem Sperriegel lösen.

per in Berührung kommen können. Dafür zeichnen sich bereits recht gute Lösungen ab, die für alle Sicherheitsgurte brauchbar sein dürften. Das Schloß wird auf der Innenseite des Sitzes eingesteckt und dient zugleich zur Aufhängung des nicht benutzten Gurtes an der Karosseriesäule.

Vielleicht wäre noch daran zu denken, die Schloßteile, die beim Öffnen des Gurtes gedrückt, gezogen oder geschoben werden müssen, farblich besonders auffällig zu kennzeichnen und Zug- oder Druckrichtung mit Pfeilen aufzumalen, damit auch Leute, die gar nichts vom Automobil verstehen, im Notfall den Sicherheitsgurt rasch öffnen können.

6. Unterbringung der Gurte. Eine leidige Angelegenheit ist immer noch das Aufräumen der Sicherheitsgurte beim Abstellen des Wagens. Die Gurtenden liegen mitunter auf dem Boden herum, verschmutzen dort oder werden beim Einsteigen von Bleistiftabsätzen malträtiert. Noch schlimmer ist es, wenn die Gurte in Verstelleinrichtungen oder Auflagepunkten der Sitze eingeklemmt werden. Dabei erleidet unweigerlich auch das beste Gewebe schwere Schäden und außerdem kann der Gurt die auftretenden Kräfte nicht mehr in der vorgesehenen Fluchtrichtung aufnehmen. Eingeklemmte Gurte und auch solche, die verschränkt bzw. verdreht sind, können schon lange vor Erreichen der Bruchlast zerreißen. Deshalb ist es sehr wichtig, die Sicherheitsgurte in geeigneten Sitzschlaufen richtig zu führen und außerdem leicht erreichbare Aufhängebügel vorzusehen, damit der Gurt nicht irgendwo am Boden herumliegt oder gequetscht wird.

7. Einstellen der Gurte. Bei der Einstellung der Sicherheitsgurte ist darauf zu achten, dem Körper in der richtigen Fahrerhaltung fünf bis zehn Zentimeter Bewegungsfreiheit zu gönnen. Vor allem muß man in der Lage bleiben, auch den Handbremshebel rasch ergreifen zu können und außerdem darf es keine Schwierigkeiten bereiten, die Hebel bzw. Knöpfe am Armaturenbrett, die Sitz- bzw. Rükkenlehnenverstellung und den Handschuhkasten zu erreichen ohne in die Gefahr des Erdrosseltwerdens zu kommen.

8. Welche Gurtart ist zu empfehlen? Von den vielen, ursprünglich in Vorschlag gebrachten Gurtarten sind einige bereits wieder aufgegeben worden. Der sogenannte „Bauchgurt" hat sich als wenig zweckmäßig erwiesen, weil er schon bei mäßigem Aufprall den Leib heftig einschnürt und Schädigungen der inneren Organe hervorrufen kann. Auch der sogenannte „Rucksackgurt" hat wenig Freunde gefunden. Er fesselt gewissermaßen den Oberkörper in recht unbequemer Weise an den Sitz, stört die erforderliche Bewegungsfreiheit zum Bedienen der Handbremse oder der Schalter am Armaturenbrett und sieht, nebenbei bemerkt, auch nicht besonders schick aus.

Stärkste Verbreitung fand der „Schulterschräggurt" oder „Diagonalgurt", bei dem ein Ende am Wagenboden befestigt und das andere an der Karosseriesäule aufgehängt wird. In dieser Ausführung vermag der Gurt das Vorwärtsschleudern des Oberkörpers sicher zu verhindern und er gestattet dennoch ausreichende Bewegungsfreiheit. Allerdings wird hier entgegengehalten, daß beim Aufprall aus hoher Geschwindigkeit der Körper nach unten durchrutschen könne und dadurch der Schutz gegen Bein- oder Beckenverletzungen nicht gerade hundertprozentig sei.



Der Schulterschräggurt mit 2-Punkt-Aufhängung wird immer noch am meisten benutzt.

Die beste Lösung wird zur Zeit in der Kombination des „Schulterschräggurtes" mit dem „Beckengurt" gesehen. Bei diesem, an drei Punkten aufgehängten Sicherheitsgurt dient der Beckengurt dazu, das Durchrutschen des Körpers nach unten sicher zu verhüten, während das Abfangen der vom Oberkörper ausgehenden Bewegungsenergie in erster Linie dem „Schrägschultergurt" obliegt.

Bei besonderen Einbauschwierigkeiten muß man mit dem sogenannten „Beckengurt" vorliebnehmen, der aber sehr hohe Abstützkräfte in den Armen aufkommen läßt und den Aufprall des Gesichtes am Lenkrad bzw. an der Türsäule oder Windschutzscheibe nicht mit Sicherheit zu verhüten vermag.

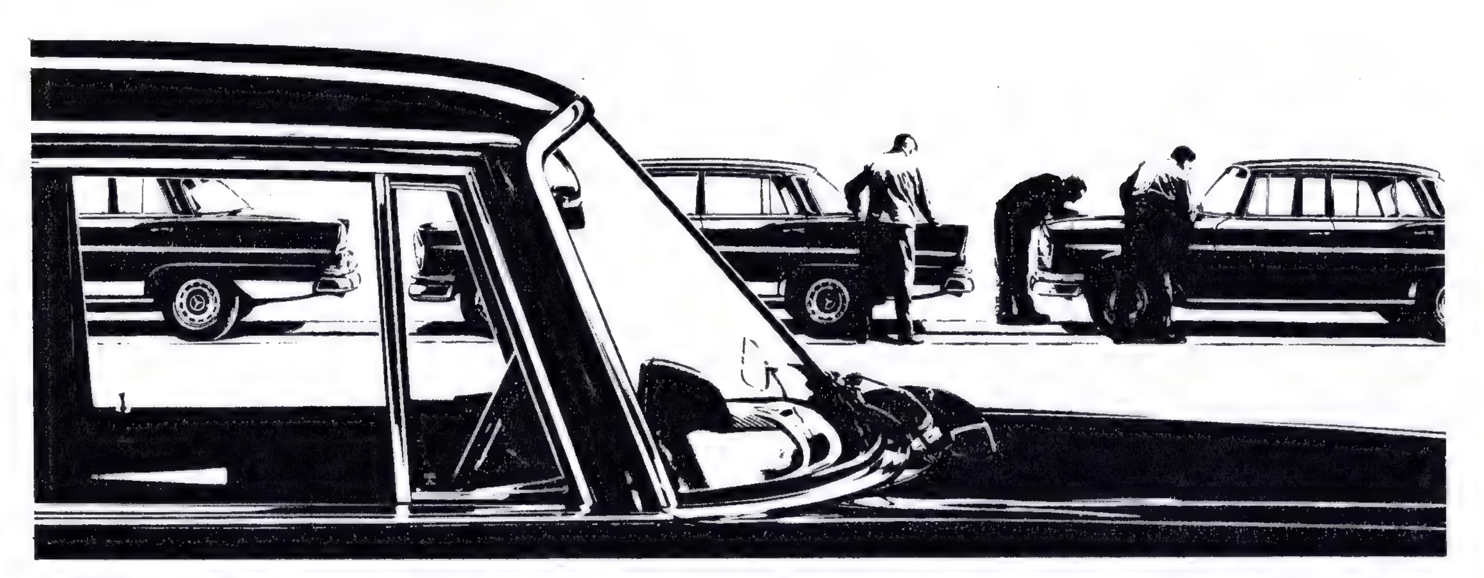
9. Sicherheitsgurte für Kinder. Ein immer noch nicht befriedigend gelöstes Problem stellt die sichere Unterbringung der im Wagen mitfahrenden Kleinkinder dar. Wir wissen ja, wie hartnäckig Kinder das Ruhigsitzen und Anschnallen, wie überhaupt jede länger dauernde Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfreiheit ablehnen. Es wäre auch nicht immer klug, kleinen Kindern unbedingt Sicherheitsgurte anzulegen, denn hier muß darauf Rücksicht genommen werden, daß die Muskeln, welche den Kopf halten, noch nicht voll entwickelt sind. Beim straffen Festhalten des Körpers würde der verhältnismäßig schwere Kopf des Kleinkindes im Augenblick des Aufpralles nicht mehr gehalten werden können, wodurch die Gefahr von Wirbelschäden auftreten müßte. Schwedische Vorschläge gehen dahin, die Kinder auf den Rücksitzen mit einem Netz einzuzäunen, das einerseits freie Beweglichkeit gewährt, aber andererseits beim plötzlichen Aufprall auch die durcheinandergewirbelten Körper weich abzufangen vermag, ohne daß sie an harten Aufbauteilen anstoßen. Auch diese Schutznetze sollen in gleicher Weise wie die Sicherheitsgurte aus synthetischen Polyesterfasern hergestellt werden.

Natürlich können auch die besten Sicherheitsgurte nicht in allen Situationen die Wageninsassen vor jeglicher Verletzung schützen. Dennoch dürfte aber von all den Sicherheitsvorkehrungen der letzten Jahre die Einführung von Auto-Sicherheitsgurten mit am wirksamsten zur Minderung der Unfallfolgen für Fahrer und Insassen beigetragen haben. *Ober-Ing. Georg Wanner*



Rechts: Fest muß die Halterung mit dem Karosserieboden verbunden sein.

Produktion und Qualität



Das ist eine Grundsatzfrage: Soll die Produktion um jeden Preis erhöht werden, wenn die Nachfrage steigt? Die Daimler-Benz AG hat sich im Interesse ihrer Kunden diese Frage gestellt. Sie hat sie ebenfalls im Interesse ihrer Kunden so beantwortet: Wenn die Nachfrage nach Mercedes-Benz Fahrzeugen steigt, muß die Produktion gesteigert werden, und sie steigt auch in der Tat laufend. Aber Qualität und Sicherheit, zwei unabdingbare Wesensmerkmale aller Mercedes-Benz Produkte, gehen vor — und Qualität braucht nun einmal Zeit. Wir bitten Sie deshalb um Verständnis, wenn Sie auf Ihren Mercedes-Benz warten müssen. Sie erhalten dafür aber einen Wagen, der auch morgen noch genauso wertvoll sein wird wie er es heute ist.

MERCEDES-BENZ

Ihr guter Stern auf allen Straßen

223 Ma

Neuer Ford aus England



Auf allen Automobilmärkten der Welt wird der Konkurrenzkampf schärfer. Stets werden zwar neue Käuferschichten und weitere Absatzgebiete erschlossen, aber nur das Werk, das über ein reichhaltiges und ausgereiftes Typenprogramm und eine perfekte Verkaufsorganisation mit umfassendem Händler- und Kundendienstnetz verfügt, hat die Chancen, sich auf dem Markt behaupten zu können. In allen großen Automobilkonzernen wird fieberhaft gearbeitet und konstruiert, laufen umfangreiche Versuche mit neuen und weiter verbesserten Wagentypen. Kaum ein Monat vergeht, in dem nicht neue Modelle der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Vor allem die englischen Automobilwerke machen seit einiger Zeit die größten Anstrengungen, verlorenes Terrain wieder zurück zu gewinnen. Und es ist bezeichnend für diese Einstellung, daß die englischen Ford-Werke in Dagenham, deren gesamtes Aktienkapital vor über einem Jahr von der amerikanischen Muttergesellschaft übernommen wurde, kürzlich drei neue Modelle der Öffentlichkeit präsentierten. „Zephir Four" mit einem Vier-Zylinder-1,7-Liter-Motor und „Zephir-Six" mit einem Sechs-Zylinder-2,6-Liter-Motor gehören zur Mittelklasse, der neue „Zodiac Mark III" zählt dagegen ohne Zweifel zur Luxusklasse.

Dabei werden für sämtliche drei Modelle weitgehend einheitliche mechanische Bauteile verwendet, ebenso auch einheitliche Karosseriebleche, die jedoch durch Änderungen, vor allem durch die verschiedenen Kühlergesichter und Zierleisten, jedem der drei Wagen eine eigene Note verleihen.

Für den deutschen Markt ist der „Zodiac" interessant – die beiden Zephir-Modelle werden vorerst noch nicht in das Verkaufsprogramm der Kölner Ford-Werke aufgenommen –, der als Konkurrent von Opel Kapitän und Mercedes-Benz wirken soll. Mit dem „Zodiac" hat Ford zudem für den deutschen Käufer sein Programm nach oben abgerundet und kann nunmehr auch mit einem Luxuswagen aufwarten. Mit größter Wahrscheinlichkeit beginnt schon im Juli die Auslieferung des „Zodiac" in Deutschland, dessen Preis zwischen 9500 und 10 000 DM liegen dürfte.

Wenn man den Wagen betrachtet, dann muß man den Stilisten unbedingt ein Kompliment machen. Denn hier wurden die besten europäischen und amerikanischen Stilrichtungen so harmonisch vereint, daß dieses Modell überall ansprechen wird. Die aerodynamische Linie des „Zodiac" vermittelt auf den ersten Blick eine hohe Leistungsfähigkeit, die auch dann beim Fahren durch nichts beeinträchtigt wird.

Völlig neu entwickelt wurde der Sechs-Zylinder-Motor des „Zodiac". Die 2,5-Liter-Maschine ist überquadratisch und leistet 110 PS. Ein Fallstromvergaser sowie eine spezielle Saugrohrleitung, verbunden mit einem Doppelauspuff, tragen mit zu der ausgezeichneten Leistung bei, die vor allem durch die großartige Beschleunigung (in knapp 16 Sekunden von 0 auf 100 km/h) und die Höchstgeschwindigkeit (164 km/h) unterstrichen wird. Der Motor ist sehr elastisch und leise und ist auch verbrauchsmäßig sehr gesittet. Werkseitig wird ein Verbrauch zwischen 9,5 und 11,3 Liter auf 100 Kilometer angegeben. Die Kurbelwelle ist vierfach gelagert und dynamisch ausgewuchtet. Ölwechsel und Abschmierdienst sind nur mehr alle 8000 Kilometer nötig.

Gutgreifende Bremsen – vorne hat der „Zodiac" Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen – bieten die Gewähr, daß man die Leistung der schnellen Limousine voll ausnützen kann.

Lob verdient auch die Innenausstattung, die geschmackvoll und modern gehalten ist. Die Schaltung ist ebenso wie sämtliche Bedienungshebel handgerecht angeordnet. Leicht zu überschauen ist das Armaturenbrett. Durch die großen Scheiben, von denen die seitlichen etwas nach außen gewölbt sind, um die Innenbreite des Sechssitzers in Schulterhöhe zu vergrößern, hat man eine gute Rundumsicht. Die Sitze sind körpergerecht, zumal die Wülste der durchgehenden vorderen Bank die Oberschenkel des Fahrers so gut stützen, daß auch auf langen Strecken keine Ermüdung oder Verkrampfung der Beine eintritt.

Auf der Rennstrecke des französischen Städtchens Rouen gaben die Ford-Werke einer Anzahl ausländischer Journalisten Gelegenheit, die neuen Modelle aus Dagenham zu prüfen. Wenn auch die Fahrten nur kurz waren, so gewann man doch den Eindruck, daß den Engländern mit dem „Zodiac" ein großer Wurf gelungen ist. Der Wagen hat eine vorzügliche Straßenlage, ist sehr leicht zu steuern und weist alle Merkmale eines modernen, schnellen, sicheren und schönen Luxuswagens auf. *H. Lechner*



Die wichtigsten Daten des „Zodiac"

Motor: Hubraum 2553 ccm, 110 PS, maximales Drehmoment 19,8 mkg bei 2400 U/min. Verbrauch 11,3 Liter/100 km.

Kraftübertragung: Vier vollsynchronisierte Gänge (wahlweise auch Overdrive oder vollautomatisches Getriebe).

Bremsen: Vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen (mit Servohilfe).

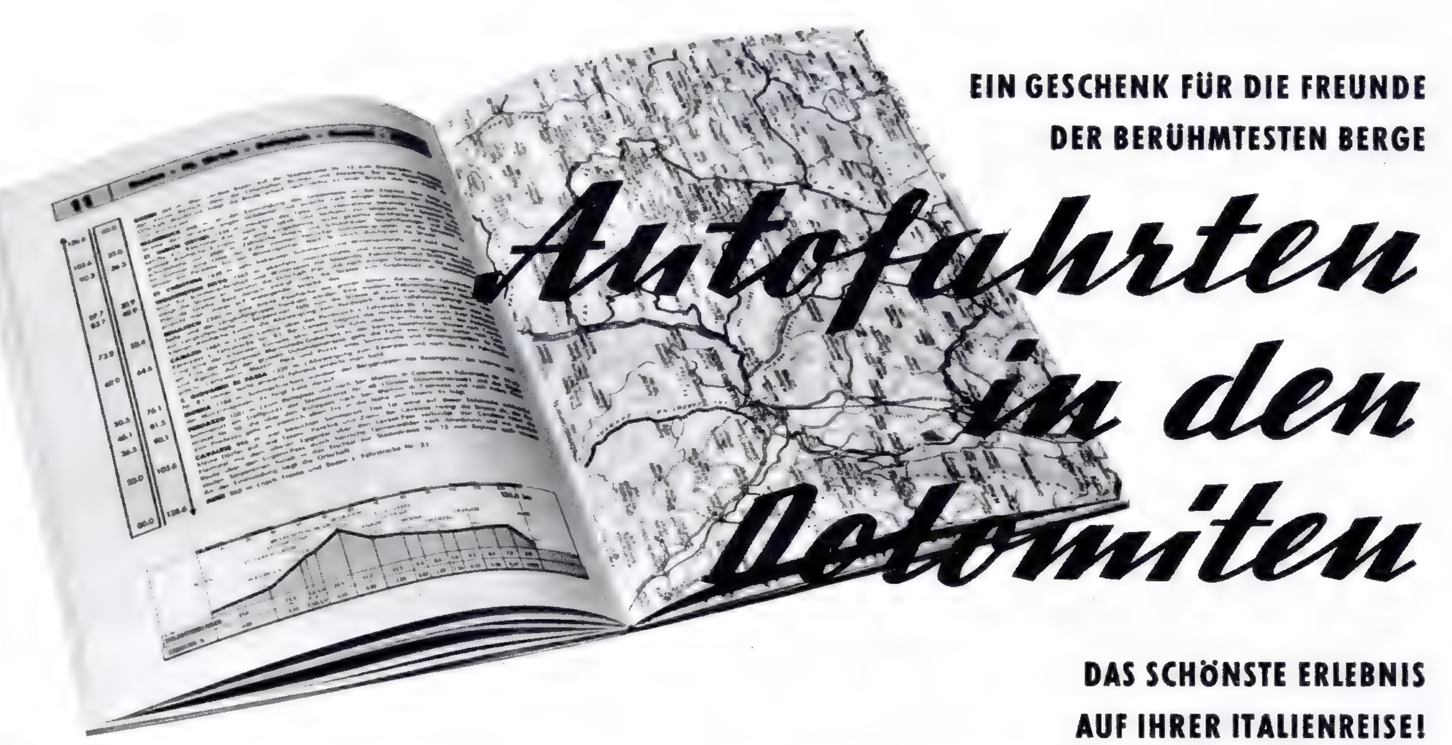
Beschleunigung: Von 0 auf 100 km/h in 15,8 Sekunden (mit vier Personen besetzt).

Höchstgeschwindigkeit: 164 km/h.

Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe ist 4,57/1,75/1,41 m. Radstand 2,72 m, Spur vorne 1,35 m, hinten 1,32 m. Wendekreis 10,9 m, Gewicht 1280 kg.

Tankinhalt: 54,5 Liter.

Bild oben: Eine moderne, aerodynamische Linie zeichnet den neuen „Zodiac Mark III" der britischen Ford-Werke aus. Markant ist das Kühlergesicht mit den Doppelscheinwerfern.
Links: Auf einen Blick zu sehen: der „Zodiac" ist eine elegante und repräsentative Limousine.



EIN GESCHENK FÜR DIE FREUNDE
DER BERÜHMTESTEN BERGE

Autofahrten in den Dolomiten

DAS SCHÖNSTE ERLEBNIS
AUF IHRER ITALIENREISE!

Wie und wo Sie die höchsten landschaftlichen Genüsse auf Ihren Fahrten durch diese unvergleichliche Bergwelt finden, das sagt Ihnen die in einer Neuauflage erschienene Broschüre des Assessorats für Fremdenverkehr der Region Trentino-Tiroler Etschland »Autofahrten in den Dolomiten«, als Ersatz für die vorhergehende, etwas unhandliche Auflage »Auto-Straßenkarte des Dolomitengebietes«.

Neben einer reich illustrierten Besprechung der Straßenverbindungen und der vielen Bergbahnen, die von den Ortschaften und Paßhöhen auf die naheliegenden Gipfel führen, enthält die 60 Seiten starke Broschüre eine ausführliche Beschreibung der wichtigsten Fahrstrecken des gesamten Dolomitengebietes, vom Brenner bis zum Gardasee. Während auf der linken Seite der erläuternde Text mit der Skala der Entfernungen in Kilometer und eine graphische Darstellung der Höhenquoten angeführt wird, zeigt die rechte Seite den Verlauf der besprochenen Route im Rahmen einer geographischen Straßenkarte.

Der Autotourist kann so ohne Zeit- und Geldverlust das gewählte Ziel erreichen und seine ganze Aufmerksamkeit den Schönheiten der Landschaft widmen. Erstklassige Gaststätten und Hotels erfüllen während der Aufenthalte seine persönlichen Wünsche.

Alle interessierten Autofreunde erhalten kostenlos und portofrei die nützliche und elegant gebundene Broschüre, wenn sie den untenstehenden Gutschein ausfüllen und an die Adresse des Assessorats einsenden.



DIESEN ABSCHNITT

bitte deutlich ausfüllen (Schreibmaschine od. Druckbuchst.), dann in einen Briefumschlag stecken u. adressieren an:

**ASSESSORAT
FÜR FREMDENVERKEHR
DER REGION
TRENTINO-TIROLER ETSCHLAND
TRENTO / ITALIEN**

GUTSCHEIN

Senden Sie mir bitte kostenlos und franko die Autofahrtenbroschüre der Dolomiten

Vor- und Zuname (Druckbuchstaben)

Ort mit neuer Postleitzahl — Bundesland

Straße



GRAND-PRIX-STARS auf der Solitude

Zeltler und Campeure an Lagerfeuern, in Schlafsäcken und Hängematten erwarten auch dieses Jahr den Morgen des 15. Juli in den Wäldern der Solitude bei Stuttgart. In den frühen Morgenstunden beginnt der große Zustrom der Rennbegeisterten aus ganz Süddeutschland. An diesem Sonntag, um 9 Uhr, fällt der Startschuß zum „Großen Preis von Deutschland", zum größten Motorsport-Meeting Europas!

So rollt der Große Preis ab

9 Uhr Weltmeisterschaftslauf Motorräder 50 ccm

10 Uhr Weltmeisterschaftslauf Motorräder 125 ccm

11 Uhr Weltmeisterschaftslauf Motorräder 250 ccm

13 Uhr Weltmeisterschaftslauf Beiwagen

14 Uhr Großer Preis der Formel-1-Rennwagen

16.15 Uhr Start der Gran-Turismo-Wagen

Training: Freitag, den 13. Juli, und Samstag, den 14. Juli, von 8.30 bis 17 Uhr.

Drei Gründe gibt es wohl für die großartigen Erfolge der Solitude-Rennen seit Jahren: die hervorragende Organisation dank der sportfreudigen württembergischen Landesregierung, Industrie und Bevölkerung, die sportlich reizvolle, tadellos ausgebaute Rennstrecke und schließlich die spannungsgeladenen Solitude-Rennen selbst mit ihrer Fülle von Überraschungen. Der Renntag am 15. Juli dauert von 9 bis 17 Uhr. Er enthält zwei Höhepunkte. Am Vormittag den „Großen Preis von Deutschland" um die Motorrad-Weltmeisterschaft, am Nachmittag den Grand Prix der Rennwagen-Weltmeister.

Die Weltmeisterschaftsläufe um den „Großen Preis von Deutschland" beginnen mit den kleinen 50-ccm-Maschinen. Schon hier treffen wir ein buntes internationales Feld an: die Viertaktmaschinchen von Honda (9,5 PS), Mondial (12 PS), Benelli und Itom, die Zweitakter der Bultaco, Suzuki, Tomos und des deutschen Rennfloretts von Kreidler (9 PS). Hier kommt der Lokalpatriotismus zum ersten Male zu Wort. Gemäß seinem Hobby von Jugend auf, entwickelte der Inhaber der Kornwestheimer Firma Kreidler ein marktgängiges Moped, das durch seinen Sieg im Europa-Cup auch sportliches Ansehen errang. Kreidler startet auf der Solitude mit vier Maschinen unter Hans-Georg Anscheidt (26), Rudolf Kunz (23), Wolfgang Gedlich (26) und dem Holländer Jan Huberts (24). Überhaupt startet in dieser kleinsten Klasse schon der erste Weltmeister in dem Australier Tom Phillis, ferner der Schweizer Taveri, Ernst Degner und die zierlichen Japaner Takahashi, Tanaka, Shimazaki und Itho. Die Spitzengeschwindigkeiten dieser feinmechanischen Wunderwerke liegen bei 140 km/h! In der folgenden 125-ccm-Klasse wird die Überlegenheit der japanischen Honda von 24 PS unter den gleichen Fahrern zutage treten, aber sie werden im Rudel um den Sieg kämpfen. Der Vormittag erreicht dann seinen Höhepunkt um elf Uhr mit dem Start der Viertelliter-Maschinen. Hier ist die Industrie heute noch am stärksten beteiligt mit Honda, Morini, Benelli, Suzuki, Yamaha, MV Agusta, Ducati und Aermacchi – sie alle starten mit Spitzenfahrern, wie den Weltmeistern Michael Hailwood und Tom Phillis, ferner Provini, Tassinari, Grassetti, Redman, Brambilla, Pagani, Stundenrekordmann Robert McIntyre, Minter und Dan Shorey. Der Rundenrekord des Engländers Lomas mit der 500-ccm-Guzzi (1956) könnte ernstlich in Gefahr kommen. 153 km/h sollten diese Viertelliter-Maschinen mit ihren Leistungen von 200 PS pro Liter bei 14 000 Umdrehungen schon schaffen. Wir denken besonders an die Vierzylinder von Honda und Benelli, aber auch an die Zweizylinder von Suzuki und MV Agusta. Das Beiwagenrennen läßt erneut den Zweikampf zwischen den Weltmeistern Deubel/Hörner und den Schweizern Camathias/Burkhardt erwarten.

Höhepunkt des Nachmittags ist der Start der Grand-Prix-Rennwagen um 14 Uhr. Sie liefern sich einen Kampf über 25 Runden =

Großer Preis von Deutschland 15. Juli

MOTORRAD-**WELTMEISTERSCHAFT**

GRAND PRIX-**RENNWAGEN**

AUF DER SOLITUDE BEI STUTTGART

BEGINN 9 UHR

... mit den Motorrad-Weltmeistern Phillis, Hailwood, Deubel/Hörner und Europameister Anscheidt

... den Werksmannschaften von Kreidler, Honda, Benelli, Bultaco, Morini, Suzuki, Mondial, BMW

... dem Automobil-Weltmeister Hill, Vorjahressieger Ireland, Rodriguez, Bonnier, Gurney, Barth, Clark, Baghetti

... den Werksrennställen von Porsche, Ferrari, BRM, Lotus und Cooper

EINTRITTSPREISE:

Streckenkarten im Vorverkauf: Erwachsene 3,50, Kinder 1,50 DM. Die Karten gelten schon beim Training. Am Renntag: Erwachsene 5, Kinder 2 DM. Tribünenplätze: nur gültig mit Streckenkarten.

	Vorverkauf	Tageskasse
A-Tribüne Start und Ziel	ausverkauft	
B-Tribüne an den Boxen	10,–	12,–
C-Tribüne am Glemseck	ausverkauft	
F-Tribüne am Schatten	10,–	12,–
G-Tribüne am Schattengrund	10,–	12,–
S-Tribüne am Start und Ziel	ausverkauft	
Z-Tribüne am Start und Ziel	ausverkauft	

Kartenvorbestellungen beim ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O, Richard-Wagner-Straße 52, Tel. 24 07 44. Die Karten werden per Nachnahme zugesandt.

Das größte Motorsport-Meeting Europas: Vier Weltmeisterschaften und ein Großer Preis - an einem Tage!

285,4 km. Zu diesem Solitude-Grand-Prix haben die Stars immer zugesagt – manche haben dann abgesagt –, aber trotzdem kristallisierte sich auf dieser tollen Strecke eine heiße Jagd zwischen gleichwertigen Wagen heraus, einem ganzen Rudel von Wagen, nur um Radbreiten voneinander getrennt. Dazu kommt es eben durch die Eigenart der Solitude-Rennstrecke! Ob es die Glemseck- und Hedersbach-Kurven, die langgezogene Kurve am Frauenkreuz, die schnellen Partien vom Dreispitz zum Schattengrund sind oder das interessante Mahdental mit Kurve an Kurve – überall wittern die Grand-Prix-Stars aus der ganzen Welt ihre Chancen und nehmen sie wahr. Überall sind Überraschungen möglich. Ob Publikum oder Rennfahrer – keiner weiß bis zum letzten Meter, wer der Sieger sein wird. Und das ist eben die Solitude-Atmosphäre: Kämpfe, Spannung, Überraschungen! Wer von den sechshunderttausend Zuschauern der beiden vergangenen Jahre kann die Solitude-Grand-Prix vergessen? Allein dieses Rennen hat sie immer mitgerissen. Diese unerhörte Spannung vor dem Start! Bei der Startaufstellung dieser vielbestaunten Weltmeisterwagen ist der Startplatz schwarz von Menschen. Die Abhänge und Böschungen an den Waldrändern längs der Strecke gleichen von weitem wogenden Blumenbeeten. Und dann heulen die Motoren auf...

1960 war es die Gruppe Graf Trips auf Ferrari, Jim Clark auf Lotus, Herrmann und Bonnier auf Porsche gewesen, die sich den erbitterten Schlußkampf lieferte. Im Vorjahr hielten Ireland auf Lotus und die beiden Porsche von Bonnier und Gurney die Dreihunderttausend in Atem. In beiden Jahren fiel während des Rennens elfmal der Rundenrekord! Er steigerte sich von 150,2 km/h im Jahre 1956 allein in den vergangenen zwei Jahren auf 172,2 km/h, die Geschwindigkeit für das ganze Rennen erhöhte sich in der gleichen Zeit um 21 km/h!

Aber können solche Zahlen das Ereignis eines Solitude-Rennens auch nur annähernd wiedergeben? Jedes Jahr wendet sich seine Note. Diesmal steht es im Zeichen der neuen Achtzylindermotoren. Porsche wird in Deutschland beim ADAC-Solitude-Rennen zum ersten Male seinen neuen Achtzylinder-Rennwagen zeigen, desgleichen die englischen BRM. Nur Ferrari blieb beim Weitwinkel-Sechszylinder, der aber mit über 200 PS am stärksten ist. Erwartet werden in Stuttgart Weltmeister Phil Hill und seine jugendlichen Stallgefährten Ricardo Rodriguez oder Baghetti. Es starten ferner der zweimalige Weltmeister Jack Brabham, der im Vorjahr als erster die Vierminutengrenze unterschritt, die Vorjahrssieger Innes Ireland und Trevor Taylor, Jim Clark, Bruce McLaren, Tony Maggs, Graham Hill, der vierfache Motorradweltmeister und Solitude-Sieger John Surtees und Maurice Trintignant, der noch mit seinen 44 Jahren die Jugend überraschen kann. Am meisten interessieren wird natürlich der Kampf von Porsche mit Bonnier, Gurney, Herrmann und Barth gegen die Ferraris und die Engländer, deren Wagen noch heute die beste Straßenlage haben.

Stuttgart, das Zentrum der deutschen Kraftfahrzeug- und -zubehör-Industrie, bereitet sich inzwischen auf den großen Tag vor. Im Vorjahr berichteten 691 Journalisten in Wort, Bild und Schrift über das Rennen. Ein Streckendienst von hundert ADAC-Sportlern des Gaues Württemberg sichert die Strecke während Training und Rennen. Mit Unterstützung der Landesregierung und der örtlichen Behörden tut unser ADAC-Gau Württemberg alles, um seinen Zuschauern wieder einen unvergeßlichen Motorsporttag zu bieten. Er hat hierbei auch an genügend Parkplätze an der Rennstrecke gedacht. *Graf Seherr-Thoss*



HANNOVER erlebt Motorboot-Ereignis

Zum 19. Male um den »Großen Preis von Deutschland«

Am 24. Juni findet auf dem Maschsee in Hannover der „19. Große Preis von Deutschland für Motorboote" statt. Höhepunkte dieser größten deutschen Motorboot-Veranstaltung ist die in vier Läufen ausgetragene Europameisterschaft der Autbord-Sportboote BU (350 ccm). Jeder Lauf führt jeweils über zehn Runden = 15 Kilometer. Zum zweiten Male bereits muß der Duisburger Hans Glück diesen Europatitel verteidigen. Um den „Großen Preis von Deutschland" bewerben sich die Autborder der Klassen CU (bis 500 ccm), DU (bis 700 ccm) und Cs (bis 500 ccm), die jeweils zwei Läufe über 6 Runden = 18 Kilometer, fahren. Größter Favorit ist dabei ein Autbord-Rennboot der Klasse Cs (Gebrauchsmotoren bis 500 ccm). Das Programm wird noch abgerundet durch den Start von zwei Schlauchbootklassen bis 400 und bis 750 ccm.

Eine glänzende Besetzung hat die Regatta bereits lange vor Nennungsschluß erfahren. Neben dem zweimaligen Europameister Hans Glück starten die Weltrekordfahrer Sigrud Knubben und Paul Riegel, Europameister Erich Canz, Hans Terhuven, Marco Feltgen und die schnellen Autbordsportler aus Minden mit Heinemeyer, Egon Schmidt, Dieter Schlien und Alfred Welschar. Aber nicht nur die deutschen Spitzenfahrer werden sich auf dem Maschsee ein Stelldichein geben, sondern auch aus Schweden, Holland, Italien und Frankreich kommen bekannte Fahrer.

Und was die Zuschauer noch besonders freuen dürfte: Bei freiem Eintritt wird der ADAC am 24. Juni die besten europäischen Motorbootsportler auf dem Maschsee zeigen.

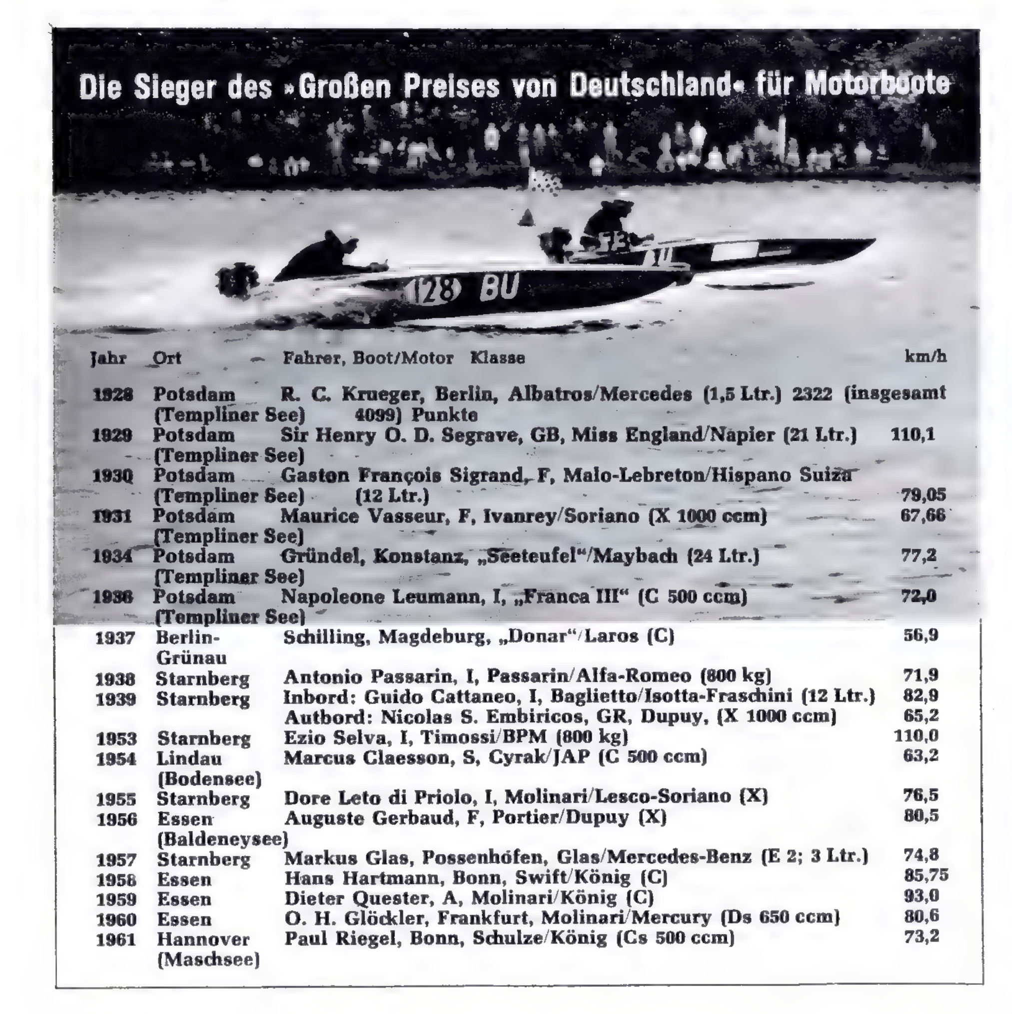
Hier ist die Geschichte des „Großen Preises von Deutschland für Motorboote".

Die Reihe der „Großen Preise von Deutschland" beginnt mit der ersten internationalen Regatta des Deutschen Motor-Yacht-Verbandes (DMYV). Sie fand am 15.–17. Juni 1928 auf dem Templiner See bei Potsdam statt. Der 4-km-Kurs des idealen Templiner Sees erlebte Starts der weltbesten Boote und ihrer Fahrer, er erlebte auch den Aufstieg des deutschen Autbordsportes, wie ihn R. C. Krueger, Burmester, Baatz und Seeger vorangetrieben hatten. Sensationen der Templiner-See-Regatten waren die Teilnahme des englischen Weltrekordmannes Sir Henry Segrave, der Franzosen Sigrand und Vasseur sowie das jährliche Erscheinen des spanischen Marquis de Ivanrey mit seinen schnellen Autbordern und Kompressormotoren. Die Preise stifteten jeweils der Reichspräsident, Reichskanzler und weitere Fachminister. 1930/31 war der Sieg des schnellsten Bootes auch mit einem deutschen Meistertitel verbunden. 1928 erhielt den „Großen Preis" der Fahrer mit der höchsten Punktzahl, sonst das schnellste Boot der Regatta. 1926 trat die Motorbootabteilung des ADAC als Korporativ-Mitglied dem DMYV bei, so daß seine Mitglieder nun auch an internationalen Wettkämpfen starten konnten.

1937 kam die Regatta auf die Olympia-Ruderstrecke von Berlin-Grünau und 1938 zum ersten Male nach Starnberg. Nach dem Kriege konnte der ADAC mit seiner neugeschaffenen Motorbootabteilung den Motorbootsport wieder ankurbeln. In einer internationalen Regatta 1953 in Starnberg starteten wie früher in Potsdam und Grünau auch große Inborder, vor allem die Weltmeister aus Italien. Tausende von Zuschauern umsäumten damals den Würmsee von der Bootswerft Rambeck bis zum Undosa-Bad. 1954 weckte der ADAC das Interesse für den Motorbootsport auf dem Bodensee, indem er den „Großen Preis von Deutschland" in Lindau abhielt. 1956 erschloß er den Baldeneysee bei Essen neu und im Vorjahre kam die große Stunde für den reizvollen Maschsee in Hannover.

In Deutschland wurde in erster Linie mit Inbordern Christoph von Mayenburg, Dr. Heinz Rosterg, Dr. Herbert Quandt, Jürgen Baginski und Walter Ebers bekannt. Für die Autborder fanden sich – durch die Startmöglichkeiten – viele Interessenten. Sie dominierten deshalb bald auch bei den Regatten um den „Großen Preis von Deutschland". An die Stelle der früheren Länderkämpfe der Autborder, wie sie mit Schweden, England, Belgien, Frankreich und Italien ausgetragen wurden, traten jetzt die Europameisterschaften in vielen Klassen. Deutsche Autbordfahrer eroberten inzwischen 28 Europameistertitel, nachdem 1954 Siegfried Götzinger den Anfang gemacht hatte.

Graf Seherr-Thoss



Die Sieger des »Großen Preises von Deutschland« für Motorboote

Jahr	Ort	Fahrer, Boot/Motor Klasse	km/h
1928	Potsdam (Templiner See)	R. C. Krueger, Berlin, Albatros/Mercedes (1,5 Ltr.) 2322 (insgesamt 4099) Punkte	
1929	Potsdam (Templiner See)	Sir Henry O. D. Segrave, GB, Miss England/Napier (21 Ltr.)	110,1
1930	Potsdam (Templiner See)	Gaston François Sigrand, F, Malo-Lebreton/Hispano Suiza (12 Ltr.)	79,05
1931	Potsdam (Templiner See)	Maurice Vasseur, F, Ivanrey/Soriano (X 1000 ccm)	67,66
1934	Potsdam (Templiner See)	Gründel, Konstanz, „Seeteufel"/Maybach (24 Ltr.)	77,2
1936	Potsdam (Templiner See)	Napoleone Leumann, I, „Franca III" (C 500 ccm)	72,0
1937	Berlin-Grünau	Schilling, Magdeburg, „Donar"/Laros (C)	56,9
1938	Starnberg	Antonio Passarin, I, Passarin/Alfa-Romeo (800 kg)	71,9
1939	Starnberg	Inbord: Guido Cattaneo, I, Baglietto/Isotta-Fraschini (12 Ltr.)	82,9
		Autbord: Nicolas S. Embiricos, GR, Dupuy, (X 1000 ccm)	65,2
1953	Starnberg	Ezio Selva, I, Timossi/BPM (800 kg)	110,0
1954	Lindau (Bodensee)	Marcus Claesson, S, Cyrak/JAP (C 500 ccm)	63,2
1955	Starnberg	Dore Leto di Priolo, I, Molinari/Lesco-Soriano (X)	76,5
1956	Essen (Baldeneysee)	Auguste Gerbaud, F, Portier/Dupuy (X)	80,5
1957	Starnberg	Markus Glas, Possenhofen, Glas/Mercedes-Benz (E 2; 3 Ltr.)	74,8
1958	Essen	Hans Hartmann, Bonn, Swift/König (C)	85,75
1959	Essen	Dieter Quester, A, Molinari/König (C)	93,0
1960	Essen	O. H. Glöckler, Frankfurt, Molinari/Mercury (Ds 650 ccm)	80,6
1961	Hannover (Maschsee)	Paul Riegel, Bonn, Schulze/König (Cs 500 ccm)	73,2

Generalprobe für die Six-Days in ISNY

Besondere Bedeutung erhält in diesem Jahr die Internationale ADAC-3-Tagefahrt in Isny als Generalprobe für die Six-Days, die im September in Garmisch-Partenkirchen stattfinden. Vom 17. bis 20. Juni ist Isny wieder wie im vergangenen Jahr Treffpunkt der deutschen Geländefahrer. Dabei haben die Teilnehmer dieser schweren Zuverlässigkeitsprüfung wieder an jedem der drei Tage zwei Runden einer etwa 170 km langen Gelände- und Querfeldeinstrecke talab, bergauf, insgesamt also ein Pensum von über 1000 Kilometern zu bewältigen. Die Durchschnitte, die zu halten sind, betragen für die kleinsten Klassen bis 50 und 75 ccm 36 km/h und sind für die schweren Klassen bis und über 350 ccm auf 48 km/h festgelegt, wobei den Ausweisfahrern, also dem Geländesport-Nachwuchs, jedoch eine um 10 Prozent längere Fahrzeit zugebilligt wird. Zur eigentlichen Zuverlässigkeitsfahrt kommen als weitere Wertungsfaktoren die jeden Morgen erfolgende Startprüfung, zwei Berg- und Gelände-Sonderprüfungen und am dritten Fahrtag nach der ersten Runde in Isny vor der Einfahrt zum Fahrerlager noch eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung.

Alles in allem wird den Fahrern und ihrem Maschinenmaterial also in dem landschaftlich besonders reizvollen, aber überaus schwierigen Gebirgsgelände des Voralpengebiets wieder alles abverlangt werden, wenn sie diese ADAC-Dreitagefahrt mit Bestwertung bestehen, also mit 0 Strafpunkten mindestens 200 Gutpunkte aus den fünf Sonderprüfungen ans Endziel bringen wollen. Gerade deshalb wird sich erneut die Elite unserer Geländesport-Spezialisten mit zahlreichen Ausländern messen, zumal der Wettbewerb nicht nur für Einzelfahrer, sondern auch für dreiköpfige Fabrik- und Club-Teams und außerdem für Gaumannschaften ausgeschrieben ist, bei denen von sechs Fahrern die fünf besten gewertet werden!

Bü

Was sagt der FIAT-Fahrer, wenn der lang-geliebte und bewährte 500 in Ehren ergraut ist?



– immer wieder FIAT



Was rät der Freund dem Freunde, wenn vom 600 die Rede ist, von seinem Schwung und seiner Wieselwendigkeit?



FIAT – immer wieder FIAT

Was denkt der „Routinier" im flotten 1100, wenn die Tachonadel bei 130 steht?

FIAT – immer wieder FIAT



Was hört man oft, wenn einer mühelos vorbeizieht im 1300/1500 (mit Scheibenbremsen vorn)?



FIAT – immer wieder FIAT

Was also gilt für jeden, der Temperament und hervorragende Fahreigenschaften zu schätzen weiß – vom 500 bis hinauf zum 1800 B und 2300 (mit Scheibenbremsen vorn und hinten)?

FIAT – immer wieder FIAT



FIAT – in allen Klassen – Klasse



Vorbildlich beleuchtet ist die Einfahrt zum Ohio-Turnpike in Youngstown.

Im vergangenen Jahr ereigneten sich auf amerikanischen Straßen und Landstraßen wieder rund 38 000 tödliche Autounfälle. Diese Zahl hat sich seit einigen Jahren nur wenig verändert. Gelegentlich ist sie um einige hundert höher, gelegentlich etwas niedriger. Es ist eine traurige Statistik, deren Botschaft man nicht dadurch abschwächen darf, daß man sie auf die Unfallstatistiken anderer Länder bezieht. Zum Beispiel hatte Frankreich „nur" 8000 Todesfälle der Landstraße; aber in Frankreich sind kaum mehr als sieben Millionen Wagen registriert und in den USA 74 Millionen; wäre die Unfallhäufigkeit in den USA ebenso groß wie in Frankreich, müßte man demnach nicht mit 38 000, sondern mit 380 000 tödlichen Autounfällen rechnen. Ähnliche Vergleiche lassen sich bei einer Analyse der deutschen oder der italienischen Statistiken anstellen. Ferner verschiebt sich das Bild wohl noch etwas mehr zu Gunsten der USA, wenn man sich überlegt, daß die amerikanischen Autos gewöhnlich im Laufe eines Jahres längere Strecken zurücklegen als Autos in Europa; als Durchschnitt für alle Pkw gelten 16 000 Kilometer im Jahr. Und endlich bleiben die Unfallzahlen annähernd unverändert, obwohl Jahr um Jahr mehrere Millionen Wagen hinzukommen. Die Verkehrssicherheit wird also unzweifelhaft ständig erhöht.

Aber ebenso unzweifelhaft steht fest, daß es 38 000 Verkehrstote nicht geben darf. Theoretisch wäre jeder einzelne Unfall vermeidbar gewesen. Nur fünf Prozent aller Autounfälle in den USA werden auf einen mangelhaften Zustand des Wagens zurückgeführt, die anderen auf die Beschaffenheit der Straße und, vor allem, auf Fehler der Fahrer; selbst die fünf Prozent hätten sich bei rechtzeitiger Inspektion und Vornahme von Instandhaltungsarbeiten meist vermeiden lassen. Die Bemühungen, die Zahl 38 000 zu reduzieren, erstrecken sich in erster Linie auf eine bessere Fahrererziehung, auf vernünftigere Geschwindigkeitsgrenzen, auf den Bau modernerer Straßen, auf die Sicherung von Übergängen usw. und, leider nicht oft genug, auf eine Verbesserung der Straßenbeleuchtung. Hier werden die Statistiken nämlich ebenso interessant wie erstaunlich. Nachts wird viel weniger gefahren als am Tage. Es sind weniger Autos unterwegs, und diese Autos legen kürzere Strecken zurück. Selbst wenn man sehr vorsichtig schätzt, stellt man fest, daß die Verkehrsdichte in den Nachtstunden viel weniger als ein Drittel, wahrscheinlich sogar weniger als ein Viertel der Verkehrsdichte am Tage beträgt. Dennoch ereignen sich nachts mehr Autounfälle als am Tage. Und wenn sich nachts ein Autounfall ereignet, ist er gewöhnlich schwerer. Tagsüber hat jemand, der in einen Autounfall verwickelt ist, eine zwei- bis dreimal so große Aussicht, mit dem Leben davonzukommen, als nachts. Unter 38 000 Todesfällen im Jahr entfallen rund 20 000 auf das Konto von Nachtfahrten. Nachts wird (wenigstens in den USA – und im Durchschnitt) langsamer gefahren.

Warum ist Autofahren nachts so viel gefährlicher? Die Antwort scheint auf der Hand zu liegen. Das muß mit der Dunkelheit bzw. schlechter Beleuchtung zu tun haben. Aber seien wir vorsichtig. Es gibt da die berühmte Anekdote von dem Mann, der montags betrunken war, weil er Brandy und Sodawasser trank, dienstags, weil er Gin und Sodawasser trank, und mittwochs auch – er trank Cognac und Sodawasser; daraus wurde dann der Schluß abgeleitet, daß Sodawasser betrunken macht, weil das das einzige gewesen wäre, was sich in den drei Tagen an den Getränken nicht verändert hätte. Liegt vielleicht die Möglichkeit vor, daß man der Dunkelheit die Rolle des Sodawassers einräumt? Dunkel ist es ja *jede* Nacht; vielleicht aber sind die Unfälle auf ganz andere Dinge zurückzuführen. (Ich erwähne das absichtlich hier, um einem Einwand vorzubeugen, der von Stellen erhoben werden könnte, die eine Verbesserung der Beleuchtung für unnötig halten.)

Gewiß, andere Umstände spielen auch eine Rolle. Wahrscheinlich sitzen nachts mehr Betrunkene am Steuer als vormittags. Nachts treiben sich vielleicht auch mehr Jugendliche herum (und womöglich sogar betrunkene Jugendliche am Steuer). Aber es ist absolut ausgeschlossen, daß die Betrunkenen und die Jugendlichen nachts mehr Menschenleben auf dem Gewissen haben sollen, als alle anderen Fahrer zusammengenommen tagsüber. Andererseits hat man immer wieder und wieder festgestellt, daß einer Verbesserung der Straßenbeleuchtung automatisch und ausnahmslos eine Senkung der Unfallzahlen folgt. Die Sache ist ungeheuer einfach. Je mehr Licht, um so weniger Unfälle. Man braucht sich nicht einmal an eine Straßenecke zu stellen und die Bogenlampen zu zählen. Unweigerlich gehen in einer Gemeinde, die ihren Etat für Straßenbeleuchtung erhöht, im nächsten Jahr die Autounfälle zurück. Und unweigerlich steigt die Unfallkurve genau dann, wenn eine Gemeinde versucht, vom Posten „Straßenbeleuchtung" etwas abzuknapsen.

Hunderte von Statistiken amerikanischer Städte zeigen das mit jeder Deutlichkeit, die man sich nur wünschen kann. Allerdings gilt eine Voraussetzung: Eine wahllose Installierung besserer Beleuchtungskörper hilft natürlich wenig. Deshalb wird in der Regel folgendes Verfahren eingeschlagen: Polizei, Ingenieure, Beleuchtungsfachleute und gelegentlich auch Vertreter von Fahrer- und Unfallverhütungsorganisationen arbeiten einen Plan aus, dem die Unfallhäufigkeit auf allen Straßen der Gemeinde zugrundeliegt. Sehr schnell stellt sich dann heraus, daß die meisten nächtlichen Unfälle sich auf ganz wenige Straßen konzentrieren. In einer amerikanischen Großstadt ereigneten sich 89 Prozent aller nächtlichen Unfälle an einem halben Dutzend Straßenkreuzungen; viele andere Städte – nicht nur in den USA – haben ihre „Todesecke". Diese Straßen bzw. Kreuzungen müssen zuerst an die Reihe kommen. Später kann man daran denken, bessere Beleuchtung auch für die Straßen zu schaffen, wo sich die meisten übrigen Unfälle ereignen. Der Plan ist also ebenso einfach wie logisch. Man hilft da, wo Hilfe zuerst gebraucht wird.

Genügen wirklich ein paar Lampen am richtigen Ort, um die Zahl der Todesfälle zu senken? Hier einige Beispiele:

In Spokane im Staate Washington wurden 2,8 Meilen (etwa 4,5 km) einer der Hauptstraßen mit modernen Beleuchtungsanlagen versehen. In den vier Jahren vorher hatte es hier fünf tödliche Autounfälle gegeben; in den nächsten $5^1/_2$ Jahren gab es nicht einen einzigen.

Houston (Texas): In einer Hauptstraße fünf tödliche Autounfälle nachts in einem Jahre; nach Installierung besserer Bogenlampen ein tödlicher Unfall.

Detroit (Michigan): Rückgang von neun auf null.

Cleveland (Ohio): Von 59 auf 42.

Hayward (Kalifornien): Von sechs auf null.

Hartford (Connecticut): Von 11,5 im Jahresdurchschnitt auf Straßen von 49 km Länge auf vier.

Los Angeles (Kalifornien): 20 Straßenkreuzungen: Elf Todesfälle nachts in zwei Jahren, ein Todesfall in den nächsten zwei Jahren nach Installierung besserer Lampen.

Installierung am richtigen Ort tut's allerdings noch nicht ganz. Wo die Lampen hinkommen, sollte die Polizei aufgrund von Unfallstatistiken entscheiden; wie stark die Lampen sind, wie sie angebracht werden müssen, in welcher Höhe vom Boden, welche Farbe und Beschaffenheit das Straßenpflaster haben soll, damit der beste Beleuchtungseffekt erzielt wird, das ist den Beleuchtungsfachleuten zu überlassen. Die Fachleute – nicht die Polizisten – wissen, wie man die Blendwirkung auf ein Minimum reduziert oder

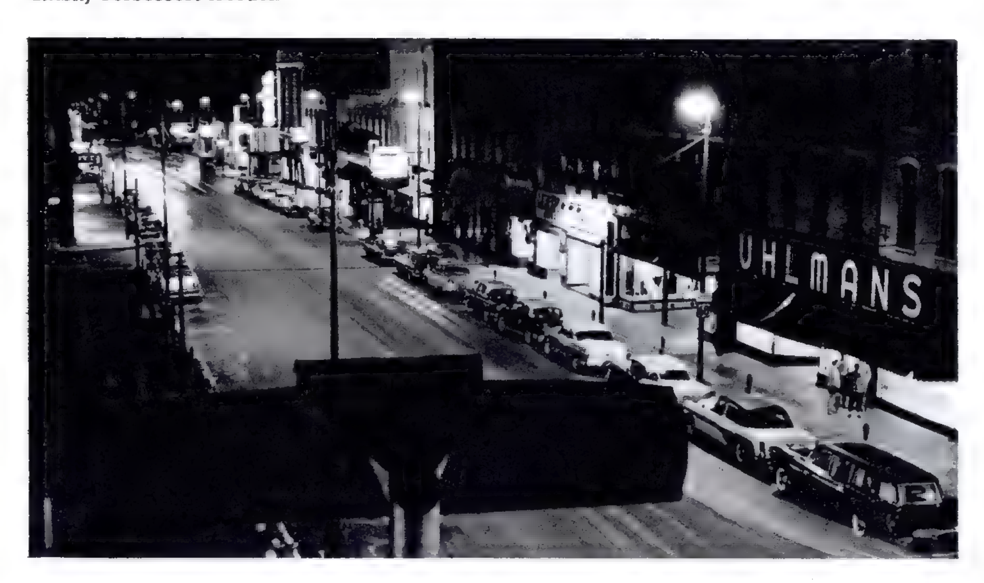


BESSERE BELEUCHTUNG – WENIGER UNFÄLLE

Eine aufschlußreiche Statistik von Ernst Behrendt, New York



Mehr als viele Worte zeigen diese beiden Bilder den Vorteil einer guten, von Fachleuten ausgearbeiteten Beleuchtung einer Straße. In Bellefontaine war es vorher (Bild oben) nicht einfach, durch die dunklen Straßen zu fahren. Nun ist die Sicht durch richtig angebrachte Leuchten (Bild unten) verbessert worden.



wie man, je nach den Umständen, die Silhouettenwirkung eines Fußgängers (oder Autos) unterstreicht, so daß er sich am deutlichsten gegen den Hintergrund abzeichnet, oder wie man es erreicht, daß er oder das Auto am besten von der Fahrerseite her beleuchtet wird. Die Blendwirkung allein kann die Wirksamkeit einer Lichtquelle um die Hälfte reduzieren.

Die meisten Nachtunfälle ereignen sich in Städten. Interessanterweise hat man in den USA auch aus der Landstraßenbeleuchtung viel gelernt. Das klassische Beispiel bietet eine vielbefahrene Autostraße im Staate Connecticut, der Berlin-Turnpike. Dieser Turnpike war selbstredend vom Augenblick seiner Fertigstellung an mit Lichtquellen ausgestattet. Seine vielen Kreuzungen waren vorbildlich beleuchtet. Seine vier Fahrbahnen (zwei in jeder Richtung) waren durch einen breiten Grünstreifen von einander getrennt. Die Höchstgeschwindigkeit ist durch raffiniert angebrachte Verkehrsampeln auf 45 Meilen (72 km/h) fixiert; wer schneller fährt, kommt zu früh ans nächste Verkehrslicht und muß anhalten. Es waren also scheinbar alle Voraussetzungen für eine glatte, relativ gefahrenfreie Abwicklung des Verkehrs gegeben. Der Berlin-Turnpike hatte nur einen Schönheitsfehler: Er hatte einen schweren Verkehrsunfall nach dem anderen. Auf einer etwa 11,5 km langen Teilstrecke gab es, auf je eine Million zurückgelegte Fahrmeilen (1,6 Mill. km) berechnet, nachts 560 Unfälle, 610 Verletzte und 8,65 Todesfälle.

Offensichtlich war eine Modernisierung der Lichtanlagen an den Kreuzungen nicht notwendig. Dutzende von Malen fuhren die Verkehrsfachleute über die Strecke. Dann machten sie eine entscheidende Beobachtung. Auf jede taghell beleuchtete Kreuzung folgte ein kürzerer oder längerer unbeleuchteter oder unzureichend beleuchteter Straßenabschnitt. In raschem Wechsel mußte sich das Auge von blendender Helligkeit auf tiefe Dunkelheit und umgekehrt umstellen. Fußgänger, die schnell über die Straße huschen wollten, waren praktisch unsichtbar. Auch andere Fahrhindernisse wurden viel zu spät erkannt. Damit aber war eine Lösung gegeben. Wenn der Berlin-Turnpike seiner ganzen Länge nach erleuchtet würde, müßten die „blind spots", die „Regionen der Blendung und der Unsichtbarkeit", ausgelöscht werden.

Daraufhin wurde die ganze Versuchsstrecke beleuchtet. Im folgenden Jahre gingen die Unfälle (wieder auf 1,6 Mill. Fahrkilometer bezogen) von 560 auf 495 zurück, d. h. um elf Prozent. Das wäre noch nicht sonderlich eindrucksvoll, aber die Zahl der Verletzungen wurde auf 433 verringert (um 29 Prozent) und die der tödlichen Unfälle um 100 Prozent! Auch in den Städten geht man jetzt mehr und mehr dazu über, das Heil nicht in der isolierten, taghellen Straßenkreuzung, sondern in einem kontrastarmen, gleichmäßig erhellten Straßenzug samt Kreuzung zu sehen.

Über die Kostenfrage lassen sich keine allgemeingültigen Regeln aufstellen. Manchmal genügt es, ein paar Glühkörper zu ersetzen; manchmal muß man viele Tausende von Dollar pro Meile aufwenden; auch der Unterhalt moderner Beleuchtungsanlagen kann kostspielig sein. Man darf natürlich nie solche Kosten gegen ein Menschenleben abwägen, aber es gibt zu denken, daß die mit einem einzigen tödlichen Autounfall verbundene wirtschaftliche Einbuße wenigstens 50 000 Dollar beträgt – ein Vielfaches der Kosten und des Unterhalts selbst einer ultramodernen Lampe.

Wieviele tödliche Nachtunfälle könnten durch bessere Straßenbeleuchtung vermieden werden? Vorliegende statistische Unterlagen erlauben, über bloße Vermutungen hinauszugehen. Manche Fachleute sprechen von 10 000 Menschenleben im Jahr. Auch die vorsichtigste Schätzung kommt zu dem Schluß, daß sich durch erstklassige Beleuchtung der Gefahrenzonen wenigstens 5000 Menschenleben im Jahre retten ließen.

TEST: RENAULT R4



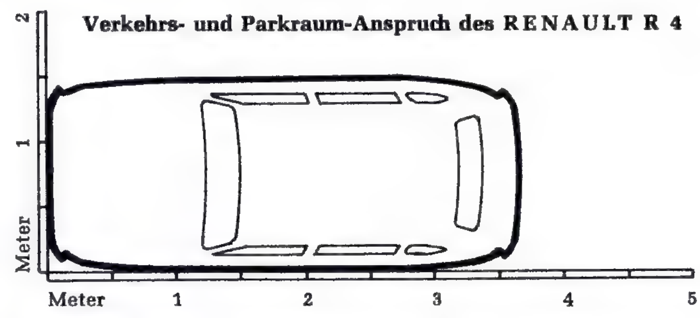
Vor kurzem berichtete die Deutsche Renault Köln, daß nach Beginn der Serienproduktion des Renault 4 im Oktober 1961 schon im November täglich 270 Wagen hergestellt wurden, der Ausstoß von Monat zu Monat stieg, und im April bereits täglich 850 Renault 4 hergestellt wurden. Renault Köln kommentierte: diese Renault-Konstruktion wurde zu einem Verkaufsschlager in der ganzen Welt. Trotz steigender Produktionszahlen, Lieferzeiten von fast einem Jahr in Frankreich, 2–3 Monate in Deutschland. – Für einen Wagen vom Schlage des Renault 4 scheint zur Sicherung rentabler Produktion also genügend Kaufinteresse vorhanden zu sein, das sich offenbar über die ganze Welt verstreut. Kaufinteresse auch bei uns? Lieferzeiten sind erst dann aufschlußreich, wenn verraten wird, wieviele Wagen ins Land kommen.

Dieser Renault 4, vom Hersteller Limousine genannt, tatsächlich aber einem Kombi artverwandt und diesem formähnlicher, tritt an die Stelle des seit 1947 gebauten, nun auslaufenden Renault 4 CV. Der neue Typ 4 wird in vier Ausführungen hergestellt: „Standard", die spartanisch einfache Ausführung mit nur vier Seitenfenstern – 3390 DM. „Export", mit einfacher, aber vollständiger Ausstattung, äußerlich vor allem durch sechs Seitenfenster charakterisiert – 4290 DM; der getestete Typ „Super", den es demnächst geben soll, innen verfeinert, mit 28-PS- statt mit dem normalen 23-PS-Motor – 4690 DM (alle Preise einschließlich Heizung). Und schließlich den Renault 4 Kleinlieferwagen „Fourgonette" für 350 kg Nutzlast – 4295 DM plus Betrag für Heizung.

Hierzulande dürfte die Deutsche Renault Wert darauf legen, dem R 4 „Export", im folgenden einfach R 4 genannt, Popularität zu verschaffen, was nicht einfach sein wird. Der R 4 fügt sich in unser automobilistisches Denken (noch) nicht so leicht ein wie zum Beispiel in Frankreich. Dann muß er sich angesichts der Beschleunigungskurve die lästige Frage nach mehr PS gefallen lassen, die Renault aber positiv beantworten könnte, und zwar durch die naheliegenden 28 PS des „Super" unter der Motorhaube des „Export". Denn der im R 4 („Export") verfügbare Nutzraum und die zuverlässige Zuladung von 350 kg sind erst dann sinnvoll, wenn die Motorleistung harmonisch darauf abgestimmt ist. 23 PS wären nicht karg zu nennen, wenn der Testwagen nicht so phlegmatisch beschleunigt hätte, sondern in etwa 24 Sekunden auf 80 km/h gekommen wäre. Der Testwagen war neu, und es wäre nicht ungewöhnlich, wenn das Triebwerk erst ab etwa 6000 km Fahrtstrecke richtig frei liefe und an Temperament zulegen würde. Danach dürfte von null auf 80 km/h in etwa 28 Sekunden zu rechnen und angesichts der 23 PS nur noch ein Auge zuzudrücken sein. An Höchstgeschwindigkeit blieb im Testwagen nichts zu wünschen übrig, er lief mit entsprechend viel Anlauf 100 km/h. R 4-Fahrer, die es verstehen, sich beim Hochbeschleunigen in Geduld zu fassen, werden weniger Anlaß zu Kritik finden als ein Tester, zu dessen Pflichten es zählt, die Nennleistung gegen die Fahrleistung kritisch abzuwägen und darauf hinzuweisen, wenn wie im vorliegenden Fall die Beschleunigung nicht ganz PS-gerecht erscheint. Naheliegender Grund: der R 4 hat leider nur drei Gänge, die unvermeidbar weit auseinanderliegen. Das drückt die Beschleunigungswerte, mag die Motorcharakteristik auch so hervorragend auf guten Durchzug (hohe Motor-Elastizität) ausgelegt sein wie diese des 23-PS-Motors des R 4. Das Höchstdrehmoment wird bereits bei 2000 U/min abgegeben, und drehzahlmäßig ebenso günstig niedrig liegt mit 4500 U/min auch die Nenndrehzahl, bei der die Nennleistung von 23 DIN-PS produziert wird. Mit darüber liegender Drehzahl zu fahren, verbot sich im Testwagen von selbst, da der Ventiltrieb ab 4500 U/min, entsprechend rund 30 km/h im I. Gang und 65 km/h im II. Gang, bereits zu rasseln begann. 4500 U/min bedeuten im direkten III. Gang 115 km/h (nur bergab zu erreichen), während die im Test sich bestätigende Katalogspitze von 100 km/h nicht mehr als 3900 U/min erforderlich macht – ein III. Gang mit Schongangcharakteristik. Diese Daten sagen eindeutig, daß es sich um einen tief gedrosselten, also in der Bedienung anspruchslosen Motor handelt (der 4 CV hatte denselben). Mit der Verdichtung von 8,5 jedoch, die auf optimale Kraftstoffausnutzung hinweist, scheint Renault hart an die Grenzen des Normalbenzins gelangt zu sein. Mit Super lief der Motor geschmeidiger, runder. Der Verbrauch bewegte sich je

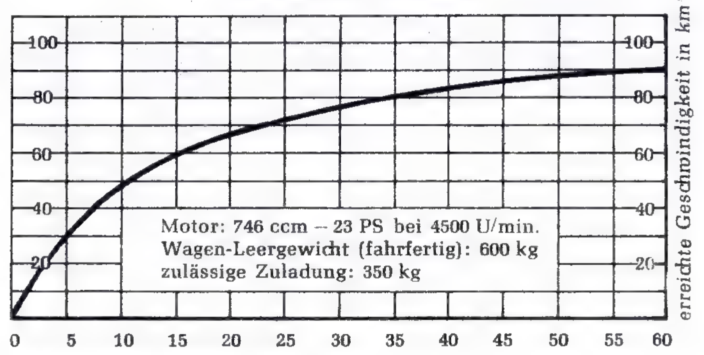
(Lesen Sie bitte weiter auf Seite 530)

Verkehrs- und Parkraum-Anspruch des RENAULT R 4



Wagenlänge 3,66 m – Wagenbreite 1,49 m – Wagenhöhe ca. 1,53 m – Wendekreis-Durchmesser ca. 9,5 m

So beschleunigte der Testwagen RENAULT R 4 besetzt mit 2 Personen



Sekunden Beschleunigungszeit –

Hochgeschaltet wurde bei Motordrehzahl 4500 U/min – hierbei erreichte Geschwindigkeiten im I. und II. Gang 29 km/h – 65 km/h

Spitzengeschwindigkeit, ermittelt auf ebener Autobahn 100 km/h (zugehörige Motordrehzahl: 3900 U/min)

Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im III. (direkten) Gang: 30 km/h (zugehörige Motordrehzahl: 1200 U/min)

..denn für die Sicherheit sorgt SAFE



Mein Auto und ich . . Ich glaube, ich weiß, wie ich fahren muß. Und alle, die schon mal mit mir gefahren sind, sagen, sie führen gerne mit mir, obwohl ich bestimmt nicht zimperlich fahre. Aber kann man so dumm denken, wie es manchmal kommt? Und deshalb habe ich Autogurte im Wagen . . und lege meinen auch an – es ist ja ein SAFE! In Schweden entwickelt, in Schweden erprobt. Gewissermaßen mein Schutzpatron, wo und wie schnell ich auch fahre. Für meine Sicherheit sorgt SAFE – das bin ich den Meinen schon schuldig!

SAFE®
AUTOGURT
Ihr Schutzpatron auf den Straßen der Welt

Natürlich aus Schweden! Nach den harten, kompromißlosen Methoden der schwedischen Straßenverkehrsbehörde *dynamisch* geprüft. Auch mit dem schweizerischen Gütezeichen ausgezeichnet – ja, SAFE hat das Vertrauen der Welt.

Einmaliges Gurtband: das eigens für SAFE entwickelte Gurtband hat technisch perfekte Dehnungseigenschaften – aber keinen „Pfeil-Bogen-Effekt".

Erprobter Verschluß: der SAFE Flieger-Schnellverschluß ist absolut sicher – aber Sie öffnen und schließen ihn mit einer Hand.

Nur ein Handgriff – und SAFE sitzt. Nur ein Handgriff . . und Sie stellen die in jeder Lage richtige Länge ein – mit einer Hand!



Mit SAFE fahren Sie bequem und unbehindert . . und so geborgen!

An die Deutsche SAFE GmbH · Abteilung 5 - b
6 Frankfurt am Main · Kaiserstraße 6

Bitte, senden Sie mir Informationsmaterial über SAFE Autogurte, und nennen Sie mir die nächste SAFE-Service- und Montage-Station.

Name: ______________________

Anschrift: ______________________

SAFE®
AUTOGURT

Deutsche SAFE GmbH, 6 Frankfurt am Main



III. DER HOCHRHEIN VOM BODENSEE BIS BASEL

VON HELMUT ALT

Den jungen Rhein hatten wir – in der ersten Folge dieser Artikelserie – bei seiner Einmündung in den Bodensee verlassen. Um ihn bei seinem Austritt in Stein am Rhein wiederzufinden, muß man den See in seiner ganzen Ausdehnung umfahren. Das kann man auf gut deutsch und auf gut schwyzerisch tun. Die prominentere Uferstraße entlang des Obersees ist ohne Frage die deutschseitige von Lindau über Meersburg, Überlingen, während die schweizerische von St. Margrethen bis Romanshorn – Autofähre nach Friedrichshafen – sich landschaftlich überaus reizvoll gibt, von Romanshorn bis Kreuzlingen – Konstanz jedoch recht eintönig durch hügeliges Ackerland verläuft. In Konstanz gibt es sogar ein Stückchen Rhein. Es ist keine 400 m lang und trennt das Schweizer „Festland", auf dem geographisch die deutsche Stadt Konstanz liegt, vom Bodanrücken, einer mächtigen Halbinsel, die Ober- und Überlinger See gegen Gnaden-, Zeller- und Untersee abriegelt.

Und in Konstanz steht man wieder vor der Wahl einer deutschen oder einer schweizerischen Straße nach Stein a. Rh. Beide geben einander an Eigenart und Schönheit nichts nach, so daß man eine Rundfahrt empfehlen möchte, die beide einschließt. Auf deutscher Seite zieht die Straße (B 33) auf dem Bodanrücken über Wollmatingen – Abstecher zur Insel Reichenau –, Allensbach und nun am Gnadensee entlang nach Radolfzell. Kurz vor Radolfzell weist ein Wegschild rechts ab nach Möggingen. Wer ihm folgt, befindet sich nach fünf Kilometern Fahrt im Hauptquartier des Vogelzugs. Im Schloß des Freiherrn Nikolaus von Bodman – sein Geschlecht ist so alt, daß der Bodensee ihm seinen Namen verdankt – hat die Vogelwarte Rossitten nach ihrer Flucht von der kurischen Nehrung eine neue Heimstatt gefunden und firmiert jetzt unter der amtlichen Bezeichnung „Vogelwarte Radolfzell". Wer viel Zeit hat, besuche nicht nur die Vogelwarte, sondern auch den nahegelegenen moorigen Mindelsee. Wer aber wieder einmal so recht von Herzen wandern will, der schlendere von Möggingen quer über den Bodanrücken nach Bodman am Überlinger See. Dort sitzt ein anderer Freiherr von Bodman, dort gibt es auf Schloß Frauenberg eine Puppenstubensammlung zu sehen, und am See unten, gegenüber der Schiffslände, ladet ein Wirtshausgarten unter Linden zur wohlverdienten Rast bei einem „Viertele" Meersburger Weins.

Radolf hieß der Bischof von Verona, der sich im Jahre 826 mit Genehmigung des Klosters Reichenau auf der schmalen Halbinsel zwischen Gnaden- und Zellersee eine Zelle erbaute, um den Rest seines Lebens in Meditation zu verbringen. Heute erhebt sich an dieser Stelle die Pfarrkirche von Radolfzell, und die Halbinsel Mettnau besucht man nicht des Stadtgründers, sondern Viktor von Scheffels wegen. Zwar erklangen die Gaudeamuslieder zuerst im „Holländer Hof" zu Heidelberg, aber Hegau, Untersee und Hochrhein wurden des Dichters Wahlheimat, und auf der Mettnau baute er sich sein „Schlößchen", das jetzt Scheffel-Museum ist. Widerstandsfähiges altdeutsches Mobilar, Humpen, Krüge, Zinnteller, Klampfe und Wanderstab. Am Strand, von dem der familiär sehr unglückliche Scheffel so gern über den schimmernden Spiegel des Sees zur Alpenkette hinüberschaute, befriedigen Restaurant und Badeanstalt die romantischen Bedürfnisse der Touristen. Rund um den Hohentwiel hat der Name des großen Barden einen nahezu legendären Klang. In Singen sind Plätze nach Gestalten aus dem „Ekkehard" benannt – von Praxedis, dem Kammerkätzchen der Herzogin Hadwiga, bis zum Hirtenmädchen Hadumoth –, die beiden Hauptstraßen der Stadt heißen Scheffel- und Ekkehardstraße. Kaum ein Ort an Untersee und Hochrhein, in Deutschland und in der Schweiz, der ihm nicht in ähnlicher Weise huldigte, kaum eine „Scheffelstube", die nicht den Ruhm für sich in Anspruch nähme, der Sänger habe gerade in ihr beim „schäumenden Becher" diesen oder jenen Vers geschmiedet. Wer's nicht glauben will, der findet ihn gleich als Spruchband an Balken oder Wänden. Kernige Verse ohne tieferen Gehalt, markige Gelegenheitsarbeiten ohne Substanz und voll des teutonischen Überschwangs. Sie gehören zum „fröhlichen Zecher" und sind ausgestorben wie er.

Nicht aber Viktor von Scheffel. Im alemannischen Raum des Hochrheins ist er unsterblich wie Johann Peter Hebel, dessen reines, von den Kräften des Gemüts getragenes Werk den Schlüssel für die unausrottbare Beliebtheit Scheffels und seiner deutschen Frömmigkeit liefert. Sie feiert besonders im „Trompeter von Säckingen" stilblühende Triumphe. 100 000 Exemplare betrug schon die erste Auflage. Das „Behüt dich Gott, es wär so schön gewesen" wurde zum Gassenhauer der Zeit, der „Schlachtenwerner" malte eine Apotheose in Öl darüber, Viktor Nessler machte sogar eine Oper daraus. Wilhelm von Scholz aber hat zum 100. Geburtstag des Dichters das Melodram vom Plüsch der Wagner-Epoche



befreit und einen Kern bloßgelegt, der durch seinen Reichtum an Sage und Poesie überrascht. Das trifft auf Scheffels Gesamtwerk zu, das auf die behutsame Hand wartet, die es aus den Bindungen der Zeit ablöst und in die Gefühls- und Gedankenwelt unserer Tage überträgt. Sein Werk ist, vom Ekkehard abgesehen, heute so gut wie verschollen, nicht einmal eine Scheffel-Biographie ist im Buchhandel erhältlich. Scheffel, lebte er noch, würde heute vermutlich im Werbefernsehen seine Angelegenheiten mit „dichterischem" Geschick selber vertreten, wie er es am 16. Februar 1882 anläßlich der 100. Auflage des „Trompeters" getan hat:

Nun dank ich den Frauen und
Jungfrauen all
Und all den guten Gesellen,
Die in der Heimath jahraus, jahrein
Sich den Trompeter bestellen;
Und vor allem dank ich dem lieben Gott,
Der seine Güte ließ walten,
Und Euch wie Verfasser in Gnaden hat
Zu solcher Freude erhalten!

Wer den Schauplatz des „Ekkehard" noch nicht kennt, fahre von Radolfzell über Singen am Hohentwiel und Rielasingen nach Stein am Rhein. Allen anderen sei die Uferstraße entlang des immer schmaler werdenden Untersees über Horn, Gaienhofen, Wangen dringend empfohlen. Diese Strecke über die „Höri" am Fuße des Schiener Bergs gehört nicht minder zu den weniger bekannten Kostbarkeiten des Bodensees wie die schweizerische Uferstraße von Stein am Rhein nach Konstanz, die die eingangs erwähnte Rundfahrt beendet. Eine asphaltierte Schlenderstraße für Automobilisten, die Uferpromenade des Kantons Thurgau. Saubere, behagliche Dörfer und Städtchen: Mammern, Steckborn oder das entzückende Gottlieben am Ausgang des „kleinen Rheins" bei Konstanz. Das Panorama der Landschaft aber entfaltet sich erst bei einem kurzen Abstecher den Seerücken hinauf zur Ruine Salenstein bei Ermatingen und zum benachbarten Schloß Arenenberg. Hier klopft man, nicht wie auf der nahen Reichenau im frühen Mittelalter, bei einer Vergangenheit an, die fast bis an den heutigen Tag grenzt. Hier weht die reine Luft des Empire. Arenenberg ist die Exilresidenz der Königin Hortense, der Tochter von Josephine Beauharnais, der Stieftochter Napoleons. Auf Arenenberg verbrachte Napoleon III., Hortensens Sohn, einen Teil seiner Jugendjahre, hier wurde er Schweizer Artilleriehauptmann, ehe er auszog, Kaiser zu werden. Später diente das Schlößchen der Kaiserin Eugenie in ihrer langen Witwenzeit. Sie erlebte bekanntlich noch den ersten Weltkrieg. Aber schon 1906 schenkte sie das Besitztum dem Kanton Thurgau mit der Auflage, das Schloß in seinem ursprünglichen Zustand zu erhalten. Mit viel Gewissenhaftigkeit und Geschmack erfüllte der Kanton seine Pflicht. Dem Empire ist ein Anflug des Biedermeiers beigesellt, doch vorwaltend weht der Geist der Königin Hortense, deren knabenhafte Geschmeidigkeit und graziöse Anmut einst Napoleon, den Stiefvater, faszinierten. Sie bekam einen der langweiligsten Brüder des Korsen zum Gatten und dazu das Königreich Holland. Regierung und Ehe waren unglücklich. Die geschwätzigen Schwestern Napoleons sorgten dafür, daß die Konstanzer Liebschaften der Schwägerin Hortense im Vordergrund der Chronique scandaleuse standen. Es wird kaum bestritten, daß Napoleon III. das Kind einer solchen Liaison und mithin kein echter Bonaparte war. Doch solcher Klatsch verblaßt angesichts des noblen Interieurs, der hohen Kultur, die diese Räume und Bildersammlungen atmen, und nicht zuletzt angesichts der Aussicht über den pastellenen Untersee, die sich von den Fenstern und vom Vorplateau bietet. Von den Schlössern Meersburg und Mainau abgesehen, gibt es an dem vom Rhein gespeisten Bodensee nichts Ebenbürtiges.

Damit wenden wir uns endgültig wieder dem Fluß zu, der von Stein bis zum Knie bei Basel den Namen Hochrhein trägt. Eine Scheffel-Landschaft par excellence. Eine „deutsche" Landschaft in ihrer Durchdringung von anmutigem Flußlauf und sanften Bergen, Geschichte, Sage und Märchen und einem alemannischen Grenzvolk, das sich der Grenze kaum bewußt ist. Höhepunkte sonder Zahl. Nur Tupfen können wir hier setzen. Wolkenstein heißt ein Berg bei Stein am Rhein und Hohenklingen die Burg, die man im Wagen erreichen kann. Deutsches Spätmittelalter im schweizerischen Kanton Schaffhausen. Wer es in der Nußschale greifen will, stelle sich in einer stillen Morgen- oder Abendstunde neben den Brunnen vor dem Rathaus von Stein und lasse das Wunder eines intakten Bühnenbildes aus den Meistersingern auf sich wirken. Die stattlichen Bürgerhäuser tragen Namen statt Nummern, ihre freskenbemalten Fassaden sehen wie Gobelins aus, durch die Fenster tut man einen Blick in getäfelte Stuben und im Gasthof zur Sonne, wo der unermüdliche Wanderer Scheffel so gerne Einkehr hielt, steht unter reicher Stuckdecke der prunkvolle Kachelofen, vermitteln altväterischer Hausrat und formschönes Geschirr einen Begriff von bürgerlicher Kultur – und die schmerzliche Vorstellung, daß ganz Deutschland so aussehen würde, wären ihm die Kriege der letzten Jahrhunderte erspart geblieben. Stein ist eine Offenbarung. Festliches Portal zu der sanften, fast ein wenig müden Schönheit der Hochrheinlandschaft. Sie zählt von Konstanz an und schließt den Untersee ein. Doch erst in Stein wird aus dem Bodensee wieder der Rhein.

Straßen am Strom verführen dazu, den Strom von der Straße aus zu betrachten. Flußlandschaften jedoch enthüllen ihr wahres Gesicht erst vom Wasser aus. Oft

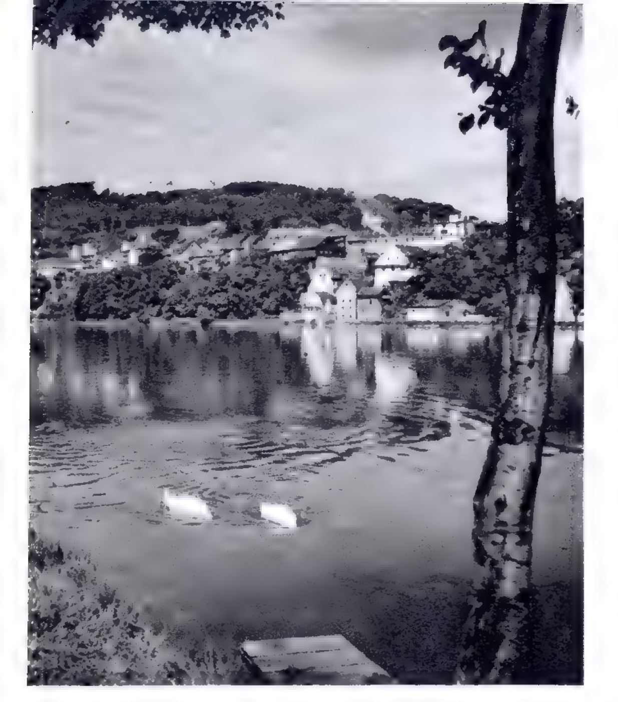
Linke Seite:
In der alten Bodensee-Stadt Konstanz gibt es sogar noch ein Stückchen Rhein. Es ist zwar nur vierhundert Meter lang und wird von einer neuen, großzügig angelegten Brücke überspannt.

Rechts:
Viktor von Scheffel erhielt in diesem kleinen, altertümlichen Städtchen mit der Holzbrücke die Anregung zu seinem romantischen Epos „Der Trompeter von Säckingen".



Unten:
In den Fluten des Rheinstroms spiegelt sich das Städtchen Laufenburg.





Auch Waldshut ist ein wahres Schmuckkästlein, wie es entlang des Rheins so viele gibt. Fotos: Lauterwasser

genügen schon ein paar Schwimmstöße, um eine ganz neue und überraschende Perspektive zu gewinnen. Besser tut es ein gemieteter Kahn oder das eigene Paddelboot. Am schönsten aber ist die Fahrt auf dem Deck eines Schiffes. „Hohenklingen" steht am Heck des weiß-grünen Raddampfers, Baujahr 1870, der zwischen Stein und Schaffhausen verkehrt. Man möchte zeichnen können, um die Schiffslände von Stein festzuhalten – ein Hafenidyll aus dem Kinderbilderbuch. Weich gleitet das Dampferchen in die Fahrrinne, leise rauscht es rheinabwärts. Zur Rechten, wo die Schwarzach einmündet, liegt das Naturschutzgebiet „Petri". In den Ästen der Uferbäume stehen, wie Denkmäler ihrer selbst, graue Reiher unbeweglich auf einem Bein. Rohrsänger, Eisvogel, Regenpfeifer, Bläßhuhn und sogar der wilde Schwan – ein Vogelparadies! Hinter der Brücke von Diessenhofen treten die Uferhügel zurück. Sie geben den Blick frei auf ein Modell des vereinigten Europas, auf das Dorf Büsingen, eine deutsche Enklave im rechtsrheinischen Kanton Schaffhausen, wo kein Zöllner mehr ein Auto anhält und nur noch Grenzpfähle eine antiquierte Einrichtung symbolisieren. Nach einstündiger, schwelgerischer Flußfahrt ist Schaffhausen erreicht.

Das rechtsrheinische Konstanz hatte im Kriege als einzige deutsche Stadt nicht verdunkelt und durch französische Aufschriften auf Dächern die feindlichen Flieger irregeführt. Die List gelang, keine Bombe ist gefallen. Dem schweizerischen Schaffhausen aber wurde seine rechtsrheinische Lage zum Verhängnis, es erlebte einen Angriff, der u. a. das ehemalige Kloster und Kunstmuseum Allerheiligen schwer beschädigte. Freilich bezahlte der „Feind" das Versehen; dennoch kann die Wiederherstellung als beispielhaft gelten, und überdies lohnt der Besuch des Museums seiner reichen Altertumssammlungen und seiner Pflege der modernen Malerei wegen in hohem Maße. In der Stadt mit ihren buntbemalten Häusern, dem Munot, den auffallend vielen italienischen Espressos und Gaststätten mit dem risotto milanese, dem Rheinfall bei Neuhausen und der südlich gelegenen Rheinau vergißt man zu leicht, daß Schaffhausen eine kaum bekannte Landschaft ist, die sich wie eine Hand aufs deutsche Gebiet erstreckt. Zwar ist der Randen im Nordwesten ein unwirtlicher Bergrücken mit rauhen Winden, die er ungehindert von der Hochfläche der „Baar" bei Donaueschingen empfängt, doch bietet der Schloßranden eine gewaltige Aussicht auf Schaffhausen und Hochrheintal. Idyllischer schon ist eine Fahrt die Durach entlang. Dummerweise verläßt unsere Hochrhein-Hauptstraße bei Schaffhausen den Fluß, um ihn erst nach zweimaligem Grenzübergang durch deutsches Gebiet bei Kaiserstuhl wiederzufinden, von wo sie auf Schweizer Boden bis Waldshut und Basel führt. Es empfiehlt sich daher, von Schaffhausen über Schleitheim – Abstecher Schloßranden – nach dem badischen Städtchen Stühlingen zu fahren und nun der Wutach bis zu ihrer Mündung in den Hochrhein bei Waldshut zu folgen. Auf Schloß Hohenlupfen bei Stühlingen übte jene Bande von Grafen ihre Gewaltherrschaft aus, deren Willkür 1525 den Anlaß zu den furchtbaren Bauernkriegen gab. In den letzten Jahren wurde die Wutach bekannt durch den „Kampf" zwischen Naturschützern und Wasserbautechnikern um die Wutachschlucht, in der sich eine Flora aus früheren geologischen Epochen erhalten hat, die nirgends sonst in Europa mehr zu finden ist.

Als einzige der ehemaligen vier vorderösterreichischen Waldstädte hat Waldshut bis heute keine Brücke über den Rhein geschlagen. Als Festung angelegt, scheint die Stadt ganz auf den nördlichen Wald ausgerichtet, den sie in die Hut zu nehmen hatte: den Hotzenwald. Ein zum Schwarzwald hin ansteigendes karges Gebiet mit schönen Ausblicken auf Rhein und Alpenkette und einem knorrigen, freiheitsliebenden Menschenschlag. Hier, in einem Dorfkrug, vertraute ein Holzfäller mit der langen Zipfelmütze dem Schreiber des Berichts beim vierten Viertele an, daß in seiner Familie „ungut" geratene Kinder ausgesetzt würden. Hier begegnete der junge Waldshuter Refendarius Viktor Scheffel dem Kater Hiddigeigei, der heute nur noch im Namen eines berühmten Cafés auf der Insel Capri und in den Säckinger Scheffel-Festspielen fortlebt. In Waldshut mündet schweizerseits die Aare in den Rhein. Sie hat die Wasser der Limmat und der Reuß im Leib. Die Straße nach Baden (Schweiz) folgt ihr. Auf ihr kommen wir zur Habichtsburg, von einem Grafen von Altenberg um 1020 angelegt. Ihr Name wandelte sich später in Habsburg. Ein Weltreich nahm von hier seinen Ausgang. Nahe der Burg bei Brugg liegt das Landgut Neuhof, das erste Landschulheim des Mannes, der das Wort von der „Nestwärme der Wohnstube" geprägt hat und von dem die moderne Pädagogik noch immer zehrt – Pestalozzi.

Von Waldshut an begleiten zwei Straßen beiderseits der Landesgrenze den Rhein. Die deutsche ist lohnender, weil sie Laufenburg, Säckingen und Rheinfelden berührt. Auch ist sie landschaftlich reizvoller. Romantisches Laufenburg! Zweimal hat Hans Thoma es gemalt, 1870 und 1883. Das letzte Bild zählt zu einem seiner besten und wurde zum Kunstbesitz der Deutschen schlechthin. Es zeigt Laufenburg wie es heute noch ist, nur der Wasserfall des „wilden Laufen", der an Schönheit dem Rheinfall bei Schaffhausen nicht nachgestanden haben soll, hat der aufgestaute Rhein geschluckt. Papst Johannes XXIII., dessen Namen der derzeitige Heilige Vater angenommen hat, fand flüchtend während des Konstanzer Konzils in Laufenburg Asyl.

In Säckingen mündet das Flüßchen Wehra. Es kommt von Bernau her, dem Heimatdorf Hans Thomas. Die Straße, von St. Blasien kommend, hält sich ab Todtmoos dicht am Fluß. Diese Fahrt durch das Wehratal über den westlichen Hotzenwald hinab nach Säckingen ist unvergleichlich. Bei Schopfheim, in dem Dörfchen Eichen, gibt es ein Naturwunder: einen See, der mal da ist, mal nicht. Wer Glück hat, kann ihn kommen oder verschwinden sehen. Zwischen Schwörstadt und Rheinfelden besuchen wir das Deutschordensschloß Beuggen. Noch einmal entschwindet das Gefühl für Raum und Zeit, ehe Basel uns aufnimmt und die Hochrheinfahrt beendet.

WICHTIGE HINWEISE

Entfernungen: Altenrhein bei Bregenz–Kreuzlingen/Konstanz 47 km; Bregenz–Lindau–Friedrichshafen–Überlingen–Radolfzell 100 km; Konstanz–Radolfzell 22 km; Radolfzell – Singen – Stein a. Rh. 26 km; Radolfzell–Gaienhofen–Stein a. Rh. 25 km; Konstanz/Kreuzlingen–Steckborn–Stein a. Rh. 28 km.

Stein–Schaffhausen 21 km; Schaffhausen–Stühlingen 23 km; Stühlingen–Waldshut 30 km; Waldshut–Säckingen 24 km; Säckingen–Rheinfelden 18 km; Rheinfelden–Basel 17 km.

Camping: Konstanz-Staad, Nähe Fähre. – Konstanz-Egg (Richtung Mainau). – Dingelsdorf, Nähe Mainau. – Überlingen b. Westbahnhof. – Allensbach, Richtung Markelfingen. – Radolfzell, auf der Mettnau. – Gurtweil, 150 m von Straße Tiengen–Seebruck.–Hohentengen/Hochrhein, auf Straße Schaffhausen–Waldshut. – Waldshut, von B 34 300 m vor der Rheinbrücke rechts ab, Badener Straße zum Sportplatz. – Stühlingen, an der Wutach. – Lörrach-Tumringen. Auf Schweizer Seite: Altenrhein. – St. Margrethen. – Kreuzlingen. – Steckborn. – Schaffhausen/Langwiesen. – Basel/Rheinach.

Flußwandern: Die Hochrheinstrecke von Konstanz bis Basel mißt 170 km. Die deutsch-schweizerische Grenze auf dem Wasser verläuft von Konstanz bis Gottlieben in der Rheinmitte, dann in Unterseemitte zwischen der Insel Reichenau und dem Schweizer Ufer. Ab Stein verläuft der Rhein abwechselnd durch Schweizer und deutsches Gebiet, ab Eglisau–Kaiserstuhl als Grenzfluß bis kurz vor Basel. Für Boote werden keine Triptiks mehr verlangt. Für Fahrer Paß oder Personalausweis. Wer beides vergessen haben sollte, erhält Grenzübertrittspapiere in Konstanz, Amt für öffentliche Ordnung, Leinerstr. 1, oder bei den Bürgermeisterämtern Reichenau und Gaienhofen. – Mitnahme von Zahlungsmitteln ohne Beschränkung. Reisebedarf und Andenken wie bei Landtouristen.

Renault Dauphine: 3-fach gefedert

In der Dauphine sitzt man wie in Abrahams Schoß – selbst dann, wenn's über Stock und Stein geht. Dreifach genäht hält besser – sagte man sich bei Renault. Man stattete Dauphine wie auch Dauphine Gordini mit einem genial einfachen, aber sehr wirkungsvollen Federungs-System aus. Zuerst betätigen sich die Reifen als Stoßfänger. Dann treten die vier in Schraubenfedern gelagerten Teleskop-Stoßdämpfer in Aktion. Doch damit noch nicht genug. Wer eine Dauphine oder Dauphine Gordini fährt, soll noch mehr verwöhnt werden. Darum schuf Renault zusätzlich die AEROSTABLE-Luftkissen-federung. AEROSTABLE ist völlig wartungsfrei. Ein Patent des berühmten Konstrukteurs Gregoire, das von Renault für den Serienbau von Kraftfahrzeugen nutzbar gemacht wurde.
Und so kommt es, daß Dauphine und Dauphine Gordini die einzigen Wagen ihrer Klasse sind, die mit der zusätzlichen AEROSTABLE-Luftkissenfederung aufwarten können. Ihre Familie weiß es schon zu schätzen, wenn Sie sich für einen derart gut gefederten Wagen entscheiden. Das Fahrwerk dieser Wagen ist ausgezeichnet! In jeder scharf gefahrenen Kurve hat man den Eindruck, daß die Dauphine wie auf Schienen läuft! Also: fordern Sie unbedingte Sicherheit von Ihrem neuen Wagen! Ein gut' Gewissen liegt dann als weiteres Ruhekissen in Ihrer neuen Dauphine!

Renault Dauphine: 845 ccm, 26,5 PS, 3-Gang-Getriebe, 115 km/h, 5,9 Liter auf 100 km, DM 4.790.– . Mit 4-Gang-Getriebe DM 95.– mehr. Dauphine Gordini: Spezial-Motor, 845 ccm, 36 PS, 4-Gang-Getriebe, 126 km/h, 6,4 Liter auf 100 km, DM 5.555.– .





1

Parkplatz

1 *Platz für rund tausend Autos hat das neue Parkhaus am Freiwandeck am Ende der Gletscherstraße. Es ist über zweihundert Meter lang und erhält fünf Stockwerke. Man wird heuer schon eine fühlbare Erleichterung spüren, wenn drei Parketagen dem Verkehr übergeben werden.*

2 *Solche Bilder sollen der Vergangenheit angehören. Wenn das Parkhaus am Freiwandeck fertiggestellt sein wird, ist auch der Pufferparkplatz am Glocknerhaus überflüssig geworden. Denn hier müssen die Fahrzeuge in langen Reihen warten, ehe sie die letzten drei Kilometer zur Franz-Josefs-Höhe fahren können.*

3 *Auch die anderen Parkmöglichkeiten werden weiter ausgebaut. Unser Bild zeigt den Parkplatz Fuschertörl I mit dem Berghotel und den Brennkogel. Fotos: Verfasser*

In den Ostalpen ist ohne Zweifel die in Österreich gelegene Überquerung des Alpenhauptkammes durch die Großglockner-Hochalpenstraße die attraktivste für den Autoreisenden. Jedes Jahr zieht sie auch eine Unzahl motorisierter Wanderer an, und im Durchschnitt werden nun pro Saison mehr als eine Million Besucher gezählt. Dabei ist diese bis auf eine Seehöhe von 2571 m (Edelweißspitze) führende alpine Straße im Jahresdurchschnitt nur etwa sieben Monate befahrbar und während der Urlaubsmonate Juli–August zieht manchmal eine fast ununterbrochene Schlange von Kraftfahrzeugen zur Höhe. Über die landschaftlichen Eindrücke zu berichten, die den Glocknerbesucher in den Bann schlagen, ist jedoch nicht unsere Absicht. Eine Schilderung der großartigen Hochgebirgswelt, die durch die Glocknerstraße dem simplen Motor-Wanderer erschlossen wird, muß allein mit Worten zwangsweise mangelhaft bleiben. Wir wollen vielmehr vom emsigen Schaffen der Großglockner Hochalpenstraße AG berichten, die als Erbauerin der Straße nicht auf ihrer kühnen Ingenieurtat ausruht, sondern vielmehr Jahr für Jahr an der Straße baut, sie verbreitert und ausbügelt, und auch vor allem durch das Anlegen neuer Parkplätze und die Erweiterung der vorhandenen bemüht ist, dem ständig wachsenden Besucherstrom zu entsprechen und das motorisierte Bergwandern so angenehm wie möglich zu machen.

Die meisten Glocknerbesucher kommen vom Norden, von Deutschland her, über Zell am See gegen den Alpenhauptkamm gerollt. Bei Bruck im Salzachtal, wenige Kilometer nach Zell am See, beginnt bereits die Glocknerstraße, wenngleich sie zunächst kaum merklich steigend im Talboden der Fuscher Ache zur Mautstelle nach dem Dorf Fusch bei Kilometer 9,0 führt. Schon auf diesem ersten Stück sind an vielen Stellen Straße und Kurven verbreitert und ausgebaut worden. Im ersten Teil der Bergstrecke, die durch die Bärenschlucht nach Ferleiten (1145 m) hinaufführt, ist ebenfalls durch Verbreiterung der ursprünglich etwas engen Straße sehr viel für einen flüssigeren Verkehr getan worden.

Hier beginnt nach einer weiteren Maut, die sehr sinnig beim neuerlichen Anfahren zum Einlegen des 1. Ganges zwingt, die eigentliche Bergstrecke. Gerade in diesen ersten Kilometern ist die Straße noch im ursprünglichen Zustand erhalten. Ein noch etwas welliger Belag und eine durchschnittliche Breite von sechs Metern läßt spätestens bei Kilometer 19,3 nach der Piffalpe offenkundig werden, was man sich unter der Modernisierung der Straße und einer zeitgemäßen Parkplatzgestaltung vorstellt. Der Parkplatz Piffkar ist zwar mit einem Fassungsraum von 37 Pkw und drei Großbussen nicht sehr groß, hilft aber die „Spreu vom Weizen“ aus den Autoschlangen zu sortieren. Erst am Fuschertörl, rund 2400 m hoch, ist dann die nächste Gelegenheit, eine größere Anzahl von Fahrzeugen abzustellen. Am sogenannten Törlgrat vor dem Berghotel Fuschertörl gestattet nun eine stark vergrößerte Parkfläche etwa 60 Pkw und 20 Großbussen Aufstellung zu nehmen. Der Parkplatz auf der Edelweißspitze, durch eine 1,6 km lange Stichstraße erreichbar, ist bei 2571 m Seehöhe der höchste Punkt der Glocknerstraße, wird aber nicht so stark besucht, wie die eigentliche Gletscherstraße, die unterhalb der Franz-Josefs-Höhe, hoch über dem Eisstrom der Pasterze endet. Hier auf der Edelweißspitze ist auch keine Vergrößerung des knapp 30 Pkw fassenden Parkplatzes geplant. Der Parkplatz Fuschertörl II, bei der Gedenkkapelle, wurde jedoch erst kürzlich auf 40 Pkw- und zehn Busplätze erweitert; hier machen doch gerne alle Glocknerbesucher eine kurze Schnaufpause, ehe für sie der Blick gegen das Ferleitental und das Wiesbachhorn durch die Grate verstellt wird, die zum Brennkogel hinaufziehen.



2

Erst nach dem Hochtortunnel wird dann der Blick gegen Süden hin frei. Ein kleiner Platz mit etwa 20 Pkw-Stellflächen gestattet ein kurzes Verweilen, ehe sich die

Großglockner

Straße gegen die Abzweigung der Gletscherstraße im Guttal hin, wieder auf 1860 m hinunterschlängelt. Dann zieht es alle Glocknerbesucher das letzte Mal zur Höhe. Bis auf wenige hundert Meter nach der Abzweigung Orttal ist die bereits südlich des Alpenhauptkammes gelegene Gletscherstraße großzügig ausgebaut. Nach rascher, ungehinderter Fahrt erlebt man dann beim alten Glocknerhaus, besonders zur Hauptreisezeit, eine arge Verzögerung des Gipfelsturmes. Sind die Parkplätze um die Franz-Josefs-Höhe voll, stauen sich nämlich die Fahrzeuge am Pufferparkplatz Glocknerhaus II. Eng aneinandergestellt faßt dieses „Sicherheitsventil" der Glocknerstraße etwa 600 Pkw, zehn Großbusse und rund 150 Motorräder. Von hier, dem Pufferparkplatz, werden nun zu den Spitzenbesuchszeiten immer nur so viele Fahrzeuge zur Höhe gelassen, so viele von dort, talwärts fahrend, Abstellplätze frei machen.

Die bisherigen Parkplätze am Ende der Gletscherstraße, unterhalb des Hotels „Franz-Josefs-Höhe" reichen mit ihrer Kapazität von insgesamt 310 Pkw, etwa 80 Bussen und rund 250 Motorrädern (es sind dies die Parkflächen Hoher Sattel, Franz-Josefs-Höhe Post und Franz-Josefs-Höhe II und III), schon lange nicht mehr aus, um den Besucheransturm aufzunehmen. Deshalb der Pufferparkplatz Glocknerhaus! Heuer allerdings wird erstmals eine spürbare Entlastung der prekären Parkplatzfrage eintreten, da etwa ein gutes Drittel des Geschoßparkplatzes Freiwandeck seiner Bestimmung übergeben werden kann. Damit sind wir an der größten Baustelle auf der Großglockner Hochalpenstraße angelangt. Es handelt sich dabei um ein parallel zur Straße, bergseits errichtetes Gebäude mit fünf Stockwerken, also sechs Abstellflächen übereinander. Das Gebäude ist rund 220 m lang und an beiden Enden mit einem Auffahrts- und Abfahrtsturm versehen. Die schon bisher fertiggestellte Front, zu der noch zwei weitere Etagen hinzukommen werden, läßt gut erkennen, um welch ein gewaltiges Bauwerk es sich handelt. Mit dem Vorplatz, der aus der Verbreiterung des bisherigen Parkplatzes entstanden ist, wird Raum für insgesamt 1000 Fahrzeuge geschaffen, wobei auf die Geschoßparkplatzanlage selbst etwa 850 Abstellplätze entfallen.

Für dieses Jahr werden vier Abstellflächen zur Benützung fertig werden. Das sind rund 300 bis 350 Parkplätze. Die Anlage weist in endgültiger Verfassung sechs Abstellflächen auf. Drei davon, zusammen mit der ebenerdigen, sind jedoch nur halb so tief wie die weiteren Abstellflächen vier bis sechs. Das Bauwerk ist nun bis zum Herbst 1961 bis zur 4. Etage gewachsen, also bis zur ersten doppelten tiefen Parkfläche. Diese Fläche muß aber gleichzeitig als Arbeitsplatz für den Weiterbau mit verwendet werden. Dies ist der Grund, warum man jetzt zu Beginn der Saison von der GROHAG, wie die Abkürzung der Großglockner-Hochalpenstraßen AG lautet, noch nicht verbindlich sagen kann, wie viele Parkplätze bis zur Hochsaison fertig werden. Dies hängt sehr maßgeblich vom möglichen Arbeitsbeginn im Frühjahr ab.

Feststeht jedoch, daß selbst die Bereitstellung von „nur" 300 Parkplätzen am Ende der Gletscherstraße zu einer fühlbaren Verbesserung der Besuchersituation führen muß, bedeutet dies doch die halbe Kapazität des Pufferparkplatzes Glocknerhaus. Im Endzustand werden dann am Ende der Aussichtsstraße mehr Abstellplätze erstanden sein als das Fassungsvermögen des Pufferparkplatzes beträgt, und damit wird dem Großglocknerbesucher eine ungehinderte Zufahrt bis zum Schluß der Straße hoch über dem Eisstrom der Pasterze gesichert sein. Dies wird voraussichtlich schon in zwei Jahren eintreten. Die leitenden Herren der GROHAG, allen voran der rüstige Erbauer der Straße selbst, Hofrat Dipl.-Ing. Wallack, sind sich natürlich darüber einig, daß die ständige Zunahme des Verkehrs nicht nur eine entscheidende Verbesserung der Parksituation erfordert, die durch den Geschoßparkplatz Freiwandeck eintreten wird, sondern auch der fließende Verkehr ständig Forderungen an die Erhalter der Straße stellt. Diesen Anforderungen wird auch durch den ständigen Ausbau der Straße entsprochen. Das Ziel ist, die ursprünglich mit einer sechs Meter breiten Fahrbahn ausgebaute Straße durchgehend auf 7,5 Meter zu verbreitern. Hand in Hand damit geht auch der Ausbau der Kehren, deren Radien vergrößert werden, um so auch größten Omnibussen das Befahren der Straße zu ermöglichen. Man kann also abschließend ruhig feststellen, daß sich die Glocknerstraße, als einer der zugkräftigsten Fremdenverkehrsmagnete Österreichs, ihrer Verpflichtung durchaus bewußt ist und zäh und beharrlich daran arbeitet, dieser Rolle gerecht zu werden.

Dr. Helmut Krackowizer

Erholsamer Walchsee

Beim Kirchenwirt in Walchseedorf belauschte ich einen „Eingeborenen", der einem Preußenkinde von zehn Jahren die Schöpfungsgeschichte seiner schönen Heimat erzählte. Der Mann in der Lodenjacke berichtete dem kleinen Buben: „Paß auf, das war so: der liebe Gott war gerade mit der Erschaffung der Welt so ziemlich fertig. Die Kontinente lagen sauber verteilt über der Erdkugel und warteten darauf, entdeckt zu werden, die Tiere liefen schon herum, da merkte der Schöpfer, daß er noch eine kleine Anzahl Bausteine übrig hatte. Keineswegs die schlechtesten, im Gegenteil, ausgesprochen hübsche Musterstücke, so richtig geeignet, nach der Erfindung der Buchdruckerkunst, in Prospekten tüchtiger Reisebüros und Fremdenverkehrsvereine Aufnahme zu finden. Und so setzte er also zunächst mal das wilde Kaisergebirge hin, überlegte, daß Adam und Evas Urenkelkinder vielleicht nicht alle Hochtouristen werden würden und verteilte, nachdem er vor die hochragenden Felsen des Kaisers einen prächtigen kleinen See placiert hatte, Berge mittlerer Größe, sanfte Hügel, satte, grüne Wiesen, installierte einen Wasserfall, eine Unzahl munterer Bäche, sparte nicht mit breitausladenden behaglichen Bauernhöfen, zauberte Wälder und Felder in die Landschaft, verstreute Seidelbast und Himmelsschlüssel, Schneeglöckchen, Enzian und Gänseblümchen auf die Wiesen und sorgte auch dafür, daß ein paar rechtschaffene Wirtschaften nicht vergessen wurden. Und damit war das Ferienparadies Walchsee fertig."

Dem Buben leuchtete dies alles ein, doch er verabschiedete sich von dem Mann mit dem Andreas-Hofer-Bart, denn er hatte noch ein ziemlich umfangreiches Nachmittagsprogramm vor sich. Der Vater wollte angeln, die Mutti hatte den Entschluß gefaßt, das Wasserskifahren auszuprobieren, und er selbst würde zuerst mal eine Stunde auf der Wasserrutschbahn in die Fluten tauchen.

Wie kommt man nun zu diesem nicht allzu bekannten und noch nicht vom Fremdenverkehr völlig überspülten Garten Eden im schönen Land Tirol? Man fährt auf der Autobahn München–Salzburg genau 60 Kilometer bis zum Autobahndreieck Inntal. Dort dreht man ab in Richtung Kufstein und verfolgt die Bundesstraße 15, die einer Autobahn gleicht, bei der die dritte und vierte Bahn fehlen. Nach zwanzig Kilometern erreicht man die Straßenkreuzung Oberaudorf-Niederndorf, dreht nach links in Richtung Niederndorf ab. Nach ein paar hundert Metern kommt die Grenze und nach weiteren elf Kilometern ist man in Walchseedorf.

Walchseedorf hat 900 Einwohner. Mit den Ortsteilen Durchholzen, Winkel, Kranzach, Öd und Schwaigs gibt es eine Reihe Ausweichmöglichkeiten, wenn in den acht großen Gasthöfen, Pensionen und Privatquartieren des eigentlichen Dorfes die Unterbringungsmöglichkeiten erschöpft sind. Walchsee ist, 670 m hoch gelegen, auch zu einem gesuchten Wintersportplatz geworden, mit Skilift, Skischule und allen Möglichkeiten, vom „Idiotenhügel" bis zur Hochgebirgstour für den routinierten Skisportler.

Der Jahreszeit entsprechend sollten wir ja nun eigentlich von dem See selbst, der 1000 m lang und 1200 m breit ist, sprechen, von den geräuschlos dahinschnurrenden Elektrobooten, die man ebenso mieten kann wie Ruder- und Segelboote, von den Wasserskifahrern, von den kleinen hübschen Buchten, dem großen Campingplatz am „Südsee", der mit allen hygienischen Einrichtungen versehen ist, von den Touren, die auf den Hochgebirgler warten, wenn er zum Sturm auf den Kaiser ansetzt. Doch ein besonderer Anziehungspunkt ist das Alpenbad. Es ist eines der wenigen „Hotel garni" Europas mit eigenem Hallenbad. Das Hotel liegt prächtig inmitten einer riesigen Wiese, wo „in Reparatur befindliche Manager" und andere erholungsbedürftige Zeitgenossen Ballspiele jeder Art betreiben. Dieses Alpenbad (Kapazität 23 Betten) hat ganz besondere Spielregeln. Sein Gründer, ein Stuttgarter Arzt, will dort „noch nicht Kranke und Rekonvaleszenten" hundertprozentig wieder fit machen. Man zahlt dort in sauberen, gemütlich möblierten Zimmern mit hervorragenden Betten zwischen 10 und 14 Mark pro Tag, bekommt dafür Frühstück und das Recht auf beliebige Benutzung des kleinen Hallenbades und der Duschen. Man kann Tischtennis spielen, sich selbst verpflegen, denn es steht ein Aufenthaltsraum mit einem richtigen Kachelofen, Erker, gemütlichen Tischen, Stühlen und Bänken zur Verfügung. Jeder Gast hat einen Fliegenschrank zur Aufbewahrung seiner Vorräte zur Verfügung, Geschirr und Besteck liefert das Haus, so daß man seinen Magenfahrplan nach Laune, Appetit und Waage (!) selbst bestimmen kann. Das Wasser im zehn Meter langen und über vier Meter breiten Becken (Tiefe 1,25 bis 1,75 m) wird stets auf einer Temperatur von 28 Grad gehalten, und kein Chlorgeruch stört die Badefreuden, denn der „Wasserdoktor" erneuert die Füllung aus einer eigenen Bergquelle jeweils nach einer Woche, eine Wasserverschwendung, über die unsere Bäderfachleute die Hände über dem Kopf zusammenschlagen und die Kalkulatoren Zustände bekommen würden. Mit diesem Hallenbad, durch dessen Glasfront der Kaiser hereinschaut, ist man unabhängig vom Wetter, vor allem in den kühleren Monaten, wenn der Walchsee als Badeplatz ausfällt.

Dieser Hoteltyp fehlt effektiv in Europa. Es gibt eine reichhaltige Literatur, die sich mit der Förderung des Hallenbadbaus befaßt. In vielen Städten haben sich Vereine konstituiert, die den Bau ganzjährig benutzbarer Schwimmhallen forcieren, die Geld sammeln, um den Gemeinden die erste Starthilfe zu geben. Wir wissen, daß es kein Hallenbad gibt, das ohne Zuschüsse seinen Betrieb aufrecht erhalten kann. Trotzdem gilt die Forderung im Interesse der Volksgesundheit, die der Goldene Plan – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – der Deutschen Olympischen Gesellschaft stellt, in jeder Gemeinde von 20 000 Einwohnern ein Hallenbad zu bauen, nach wie vor. Noch trennen uns Meilen von der Erfüllung dieses Idealzustandes.

Es gibt Hotelpaläste, wo man so ungefähr mit dem Auto an den Tisch und mit dem Lift ins Bett fahren kann. Alles bemüht sich im Zeitalter der Motorisierung unsere Bewegungsarmut noch größer, unsere Zivilisationskrankheiten noch zahlreicher werden zu lassen. Für den gleichen Aufwand an Luxus könnte man kleine Schwimmhallen errichten und vielleicht ist das Walchseer Alpenbad ein Fanal, um Hotelarchitekten auf solche Möglichkeiten hinzuweisen.

Die Konstrukteure von Überseedampfern haben auf ihren schwimmenden Hotels schon seit Jahrzehnten dafür gesorgt, daß man auch an Bord seine tägliche Schwimmstunde, die billigste und beste Medizin, gesund zu bleiben, „einnehmen" kann. Warum hinkt da unsere Hotellerie „an Land" so entsetzlich nach?

Deshalb räumten wir dem Walchseer Alpenbad hier in unserem kleinen Streifzug durch das Ferienparadies Walchsee den ihm gebührenden Raum ein und wollen versuchen, eine Entwicklung anzukurbeln, die für uns alle sehr segensreich wäre.

S. Scherbauer



Zwischen den beiden Unterkunftshäusern liegt die Schwimmhalle des Alpenbades.



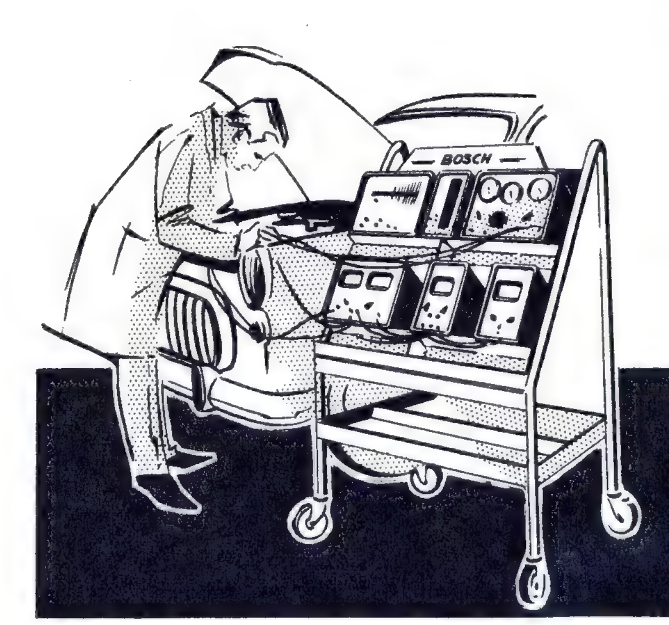


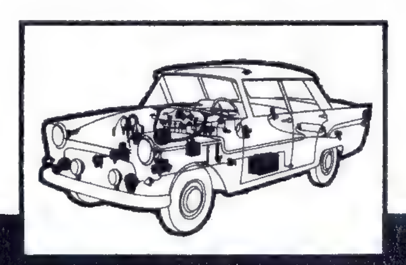
Alles klar zur Urlaubsreise?

So ist es recht — Ihre Urlaubsreise sollen Sie genießen. Denken Sie aber auch daran, daß zur gleichen Zeit Ihr Wagen „Schwerstarbeit" zu leisten hat: vollbeladen über lange Strecken, über schneebedeckte Pässe und durch Sommerhitze in den Tälern! Darum ist es für Sie doppelt wichtig, schon vor dem Start für störungsfreie, sichere Fahrt zu sorgen —

durch einen BOSCH-Test in Ihrer Fachwerkstatt.

Dabei werden alle elektrischen Ausrüstungsteile gründlich „ins Examen" genommen. Rasch und präzise zeigen die modernen BOSCH-Testgeräte jeden Fehler, auch versteckte Störungsquellen, an. So können Sie von vornherein unliebsame Aufenthalte und kostspielige Reparaturen — und das womöglich noch im Ausland — vermeiden.
Ein BOSCH-Test beansprucht nicht mehr Zeit als eine Wagenwäsche — Sie sollten ihn deshalb zum Besten Ihres Wagens und in Ihrem eigenen Interesse in Ihre Reisevorbereitungen einplanen!





Ein BOSCH-Test gibt Ihnen Sicherheit!

Nach Spanien durch die Auvergne



Das ist typisch für das Landschaftsbild der Auvergne: breitausladende Täler und zackige Felskegeln, die man immer wieder bei der Fahrt durch diesen französischen Landstrich antrifft.

Jahr für Jahr erlebt man das gleiche Bild: der Heerwurm auf den Fernstraßen zu den beliebten Urlaubsgebieten des Südens wird stetig größer. Dabei gibt es aber meist Parallelstraßen, die in gutem Zustand sind und nur durch die Schnellstraßen in einen unverdienten Dornröschenschlaf gedrängt wurden. Für den Eiligen weniger geeignet, geben sie dem geruhsamen Urlauber die Möglichkeit, Land und Leute viel besser kennenzulernen, beschauliche Landschaften zu durchfahren, Kulturdenkmäler zu besuchen und somit bereits die Anfahrtsstrecke erholsam in den Urlaub einzubeziehen.

Viele Wege führen nach Rom, heißt es, und in Abwandlung dieses Sprichwortes behaupten wir: „Es führen mindestens ebenso viele interessante Wege nach Spanien." Für viele geht der Weg nach dem Süden über die große Drehscheibe im Raum Schwarzwald–Elsaß. Von hier beginnen auch unsere Notizen.

Nach dem freundlichen „Bon voyage" des französischen Zöllners an der Grenze bei Kehl sind es noch fünf Kilometer ins Zentrum der elsässischen Hauptstadt Straßburg. Ein kleiner Stadtbummel, vorbei an gemütlichen Bürgerhäusern aus dem 16. und 17. Jahrhundert mit originellen Zunftschildern, führt den Fremden bestimmt auch zum Place de la Cathédrale, auf dem sich mit dem Münster eines der edelsten Denkmäler europäischer Gotik erhebt.

67 Kilometer lang ist die Route durch die elsässische Ebene nach Colmar über die an Fachwerk reichen Orte Matzenheim und Benfeld. In Schlettstadt biegt von der N 83 rechts eine kleine, gut ausgebaute Straße windungsreich zur 755 m hoch gelegenen Hochkönigsburg ab, von der man an schönen Tagen weit in die Vogesen und in den Schwarzwald blicken kann. Colmar war für uns Tagesziel, und am nächsten Morgen besuchten wir das Unterlinden-Museum, das eines der größten Kunstwerke birgt, den Isenheimer Altar von Mathias Grünewald.

Immer längs der Vogesen verlaufend, bietet die Straße schöne Ausblicke auf Weinberge. Rouffach, die ehemals befestigte Stadt, ladet zum reizvollen Verweilen ein. Dann geht es durch duftige Wiesenlandschaft über Cernay zur Festung Belfort. Etwa 80 Kilometer nach der Burgundischen Pforte, dem Durchgang zwischen den Vogesen und dem Jura, bekommt das Landschaftsbild einen anderen Charakter. Von Mischwäldern umgeben, führt die malerische Straße teilweise den Doubs entlang zu dem kleinen Ort Baume-les-Dames, dessen Name auf eine Benediktinerinnenabtei aus dem Jahre 763 zurückgeht, in der nur adelige Damen Aufnahme fanden, deren Vorleben ohne Makel war. Drei Kilometer hinter Baume liegt der Rastplatz Belvédère, von dem aus man einen guten Rundblick über das Doubstal hat. Diesem Tal folgten wir und waren in einer halben Stunde in Besançon.

109 Kilometer entlang der wenig befahrenen Straße folgen wir der N 73 auf der Flanke eines bewaldeten Hügels, vorbei an der Burgruine von Rochefort zu der sehr alten Stadt Dôle, deren terrassenförmige Anlage in die gallisch-römische Epoche zurückreicht. Im Schatten des mächtigen Turmes der Liebfrauenkirche liegt das Geburtshaus des Biologen und Mediziners Louis Pasteur.

Schon hinter Besançon bemerkten wir, daß der Verkehr merklich weniger wurde, die Schnellstrecke führt von Besançon über Lons-le-Saunier, Bourg-en-Bresse und Lyon, dessen Durchfahrt sowie das anschließende Rhonetal wir diesmal meiden wollten. Wir kommen auf der N 73 zügig voran, überholen so manches Bauerngespann, werden gegrüßt, winken zurück und genießen die nun beginnende Weinberglandschaft Burgunds, auf der Sonne und Wolken ein immer wechselndes Spiel von Licht und Schatten zaubern. An der Kreuzung kurz hinter dem Sechs-Häuser-Dörfchen Clux folgen wir auf der N 83 b wieder dem Doubs mit seinen Haselsträuchern entlang nach Chalon-sur-Saône. Um die alte St.-Vincent-Kathedrale, deren Fassade man es ansieht, daß sich viele Steinmetzen an ihr im Verlaufe mehrerer Jahrhunderte versucht haben, gruppieren sich dichtgedrängt die hochgiebligen Bürgerhäuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert, als hätten sie ein wenig Angst vor den Industriebauten neuerer Zeit.

Entlang der Saône führt die N 6 über Tournus, vorbei an den Überresten eines Schlosses aus dem 12. Jahrhundert, zur Weinmetropole Mâcon. 89 Kilometer wei-

ter durch Burgund, vorbei an Millionen Rebstöcken, wird die Straße hinter Mâcon kurvenreich und hügelig, durchquert die Anhöhen des Maconnais und des Charolais und gelangt am Zusammenfluß des Aronce mit der Semence nach Charolles, das von der Schloßruine der Grafen von Charolais beherrscht wird.

Lohnender Abstecher: Etwa vier Kilometer hinter dem Weinbauerndorf La Roche Vineuse in die gut beschilderte, etwas enge N 80 einbiegen, um zur Benediktinerabtei Cluny zu kommen, um die sich im Verlauf der Jahrhunderte ein romantisches kleines Städtchen gruppiert hat. Häuser aus dem 12. und 13. Jahrhundert, die noch heute bewohnt werden! Gleich rechts bei der Einfahrt erhebt sich der „Tour des Fromages", der Käseturm, der zur ehemaligen Befestigung des Klosters gehört.

Worin liegt der eigenartige Zauber dieser Landschaft, ihrer Städte und Dörfer? Eine Straße zwischen Weinbergen, das ist eigentlich alles, nicht so grandios und romantisch wie am Mittelrhein, eher stiller, bescheidener, aber im Erlebnis intensiver. Vieles ist zerstört oder vom Zahn der Zeit angenagt, Ruinen zeugen von einer großen Zeit, Bürgerhäuser, Schlösser, Abteien und nicht zuletzt die Kirchen legen Zeugnis von der einstigen Bedeutung dieses Landes in der Vergangenheit ab.

110 Kilometer sind es noch bis zu unserem Tagesziel Vichy, über Paray-le-Monial, dem Pont Aqueduc vor Digoin am Zusammenfluß der Loire mit dem Arroux. Wir biegen gleich hinter Digoin in Richtung Molinet ab, überqueren das Loiretal und folgen der malerischen, kurvenreichen Straße durch die Ausläufe bewaldeter Berge, vorbei an geschleiften Burgen nach Lapalisse.

2000 Jahre Thermalbad Vichy haben den Weltruf dieser grünen Stadt an den Ufern der Allier begründet. Durch ein äußerst mildes Klima begünstigt, ist hier das ganze Jahr über Saison. Vom Campingplatz bis zum feudalen Hotel ist für jeden Geldbeutel gesorgt. Wir gönnten uns zwei Tage Ruhe mit erholsamen Spaziergängen durch die schattige Stadt, deren würzige Luft so wohltuend belebt.

Um ein schönes Erlebnis reicher, begannen wir nun, die Auvergne zu entdecken. Jäh wechselte die verspielte Landschaft. Berge, vulkanischen Ursprungs, umsäumen das gewundene Band der Straße. Die Schwermütigkeit dieser Landschaft hat auch ihre Spuren in den von Luft und Sonne gegerbten Gesichtern der Bauern, den Auvergnats, hinterlassen. Bärtig und mit Schlapphut, in blaue oder schwarze Kittel gekleidet, saß eine Gruppe auf dem Feld. Wein aus dem Krug, gebrochenes Weißbrot, belegt mit großen Stücken des schmackhaften, nach Lavendel riechenden Chèvres (Ziegenkäse) bildete die einfache Mahlzeit.

57 Kilometer sind es auf der N 439, teilweise entlang der Allier, zur Provinzhauptstadt Clermont-Ferrand. Die bekannte Universität hat nach Überfüllung der Pariser Hörsäle weiter an Bedeutung gewonnen, auch kennen die Studenten kein Zimmerproblem wie in Paris. In Clermont-Ferrand teilen sich die Wege, und die Wahl wird dem Touristen nicht leicht gemacht. Wir entschlossen uns, die Route durch die Schluchten des Tarn zu fahren, die den Vergleich mit dem Grand Canyon des Colorado nicht zu scheuen brauchen. Es wäre schade gewesen, hier durchzurasen. 82 Kilometer durch welliges Land mit Ausblicken auf markante Burgruinen, auf Täler und Schluchten führt die N 499 auf das Hochplateau von La-Chaise-Dieu. In der Kirche St. Robert, der 1044 gegründeten Benediktinerabtei, machten die Totentanzmalereien auf uns einen besonders nachhaltigen Eindruck. Hinter Sembadel, der kleinen Sommerfrische, fanden wir den Waldsee von Malaguet, eine Oase der Ruhe und Entspannung. Weiter auf der N 106, die sich leicht wellig le Puy zuwendet. Von der Höhe des Schlosses Polignac erhebt sich dunstig in Sichtweite der monumentale Felsen der Jungfrau, auf dem sich die Kathedrale von le Puy trutzig den ehemals blutrünstigen Bewohnern der heute verfallenen Feste Polignac entgegenstellt. Die kirchlichen Herren von le Puy hatten in der Geschichte oftmals mit den um die Vorherrschaft ringenden Grafen von Polignac zu kämpfen.

105 Kilometer beträgt die Strecke zwischen le Puy und Mende, vorbei an kleinen Ortschaften, deren Namensschilder verwaschen und altersschwach ihrer Verwunderung Ausdruck gaben, daß wir nicht von selbst wußten, daß wir vor Landos, St. Bonnet mit seiner romantischen Kirche und Pelouse standen. Welch ein glückliches Land der Ruhe und Beschaulichkeit ist die Auvergne. Die Preise für Essen, Trinken und Wohnen liegen zudem weit unter dem französischen Durchschnitt.

Bizarr ragen die Basaltkegel in die gleißende Sonne, zu deren Füßen Schafherden die mit Lavendelbüschen und Thymian bewachsenen kargen Wiesen abweiden. Bei Faux, 31 Kilometer hinter Mende, berührt die N 107 nach einer schönen Abfahrt von der Höhe des Col de Montmirat (1046 m) erstmalig die Tarnschluchten, die hinter la Malène zum landschaftlich reizvollsten Teil der Strecke werden. Die kurvenreiche Straße folgt am Fuße überhängender Felsen dem Lauf des Tarn, dann den schroffen Fels des Cirque von St. Chély entlang, in den die verschiedenen Epochen des Zeitalters farbig ihre Spuren eingraviert haben. Hinter einer letzten Krönung, dem Chausse Méjean, erweitert sich das Tal und die N 107 b führt hinter Aguessac in die N 9 einmündend, wohltuend schattig nach Millau. Unser drittes Tagesziel, Béziers, erreichten wir über Lodève nach 124 Kilometer guter Straße. Die Speisekarte zeigte uns, daß wir uns bereits in Meernähe befanden. Allein drei verschieden zubereitete Thunfischgerichte!

Die 150 Kilometer über Narbonne und Perpignan zur französisch-spanischen Grenze, zum Urlaubsziel an der Costa Brava, vergingen wie im Fluge, nichts konnte uns mehr aufhalten, nach einer erlebnisreichen Fahrt durch die Geschichte und Gegenwart reizvoller Landschaften, die wohlverdienten Urlaubstage zu genießen.

P. Siedel

KURZ UND WICHTIG

Der Weg in Kilometer: *Hamburg–Straßburg 720 km; Köln–Straßburg 380 km; München–Straßburg 360 km.*

Von Straßburg bis zur spanischen Grenze insgesamt 1240 Kilometer, nur etwa 330 Kilometer mehr als die Schnellstrecke Straßburg–Rhônetal–spanische Grenze = ein normales Tagespensum.

Papiere: *Reisepaß oder Bundespersonalausweis, Führerschein, ADAC-Schutzbrief.*

Auskünfte: *Ortsauskünfte erteilt das in nahezu jedem größeren Ort eingerichtete Syndicat d'Initiative. Mit allgemeinen Auskünften über Frankreich kann der ADAC-Touristikdienst dienen.*

Reisezeit: *Am schönsten zwischen Juni und Oktober. Weinlese im September und Oktober.*

Preise: *(Mittlere Preislage) Einzelzimmer 7,50 bis 10,50 DM; Doppelzimmer 11 bis 15 DM; Pension ab 20 DM; Frühstück 1,50 bis 3 DM; Mahlzeiten 4,50 bis 7 DM.*



„Wer zählt die Burgen, nennt die Namen", kann man in der Auvergne mit Berechtigung fragen. Unser Bild zeigt eine der noch gut erhaltenen Befestigungen.

UNBEKANNTES ZWISCHEN SCHLEI UND EIDER

Die Sonne fiel wie ein erschlaffter Ballon in der Wald, als die Leute zum x-ten Male das „Kabarett nach skandinavischer Art" mit dem Teller in der Hand umwanderten. Sie pickten in Krabbenhügel, schwenkten Landschinken wie Fähnchen und schlugen mit beneidenswerter Ausdauer alle Hauserschen Appelle zur Mäßigung in den Wind. Vor dem Fenster lächelte der Bistensee, nickte Schilfrohr in der Abendbrise, döste ein Schwanenpaar und wirkten die Hüttener Berge wie ein schwedisches Gipfelmeer.

Das mit Lukull im Bunde stehende Gasthaus steckte unter einem monströsen Strohhut. Auf alten Bauernmöbeln standen Tonprodukte des sich im Töpfern verstehenden Wirts. Im Stall scharrten Reitpferde. Eine herumliegende Wanderkarte machte deutlich, daß sich die Gäste inmitten einer fern aller größeren Verkehrswege erhaltenen Urnatur fühlen durften. Dieses Beispielhaus steht in der Landschaft zwischen Schlei und Eider. Die meisten ihrer Winkel sind heute noch touristisches Niemandsland – so auch die Schleimündung mit ihrem Vogelschutzgebiet und den paradiesischen Verstecken für Angler und Sonnenanbeter. Mehr als fünfzig Prozent der dem Westen verbliebenen Ostseeküste ist heute noch unfrisierter Naturstrand. Nördlich der Eider versuchten bisher nur wenige Wirte, Palmen in Töpfen zu züchten und „high life" mit High-Preisen nach den Vorbildern des Südens aufzuziehen. Hier sind die Fischer noch Fischer und keine Statisten des Fremdenverkehrs.

Lockende Badeplätze

Aber diese Landschaft lag nicht immer am Rande aller Reisewellen. Bei Schleswig blühte vor Zeiten die aus der Frühgeschichte bekannte Wikingergründung Haithabu, Stadt der Kaufleute und Dichter. Damals wurde die Schlei von Schiffen aus allen Teilen der nordischen Welt befahren. Später spielte die heute verträumte Eider die Rolle als Nordsee–Ostsee-Verbindung, war der Eiderkanal der größte Kanal der Welt. Noch heute erzählen Runensteine und Befestigungswälle, „Königshügel" und die bei Süderbrarup aufgedeckten 1100 Urnengräber aus dem 1. bis 4. Jahrhundert von der Frühzeit der Landschaft. Gotische Landkirchen und Gutsburgen, Wasserschlösser und auch barocke Bauten, Windmühlen und Städte im Stil mittelalterlichen Fachwerks erinnern an vergangene Jahrhunderte. Mit seinen Förden, Buchten und vielen Seen, den Waldhügeln und dicken Kühen könnte das Land ein Urlaubsgebiet ersten Ranges werden. Jedoch es fehlt außerhalb der wenigen bekannten Bäder, wie Eckernförde, an einfallsreichen Unternehmern, an attraktiven Ideen. Wer aber ein einfaches Quartier bevorzugt, ist hier am Ziel seiner Ferienwünsche. Alte Chausseen verbinden die Förden, Dörfer und Seen.

Ausgangspunkt für eine hier und da zum Pausieren verleitende Entdeckerrunde können Neumünster und Kiel sein. Zwischen beiden, durch die B 4 verbundenen Städten erstreckt sich das Gebiet der oberen Eider mit dem Bordesholmer See. In Bordesholm am See ließen sich 1332 die Augustiner nieder. In der von ihnen gebauten wuchtigen Kirche (14. Jahrh.) steht unter etlichen

ZUSAMMENGEFASST

Unser Gebiet wird im Süden von Kiel und Neumünster, im Südwesten und Westen von der Eider, im Osten von der Ostsee und im Norden von der Flensburger Förde begrenzt. Im Zentrum träumt die Schlei.

Von Hamburg nach Neumünster sind es rund 64, von Hamburg nach Kiel 95, von Lübeck nach Kiel an die 75 Kilometer.

Empfohlene Rundfahrt: Von Neumünster (oder Kiel) an die Glaubensburg der Augustiner in Bordesholm (12 km), weiter an den Westensee (34 km), auf malerischen Nebenstraßen nach Eckernförde (66 km), durch Schwansen mit den Gutsburgen, bei Arnis an die Schlei (95 km), nach Kappeln (Abstecher auf der ‚Nordstraße' an die Geltinger Bucht und Flensburger Förde), über Süderbrarup nach Schleswig mit dem Dom (150 km), durchs Endmoränengebiet der Hüttener Berge mit den Seen, bei Rendsburg unter dem Nordostseekanal hindurch nach Neumünster (223 km) und heimwärts.

Badezeit: An der Ostsee von Mitte Juni bis Ende September, an den Seen ab Anfang Juni.

Preise: Im Durchschnitt für eine Vollpension in der Vorsaison 12, in der Hochsaison mehr, für ein Gasthauszimmer 6, für ein Privatzimmer 3 und 4 Mark. Vereinzelte Komforthäuser sind teurer.



Das ist ein charakteristischer Landstrich am Schlei-Ufer, wie man ihn immer wieder entlang dieses Flusses finden kann.

Sarkophagen auch der des Herzogs Karl Friedrich, er war der Vater Peter III. von Rußland. Wer von hier über Rumohr an den Westensee rollt, hat einen der schönsten Winkel Schleswig Holsteins erreicht. Das Dorf Wrohe (Campingplatz im Waldschutz am See) mit den Strohdachhäusern und Höfen ist ein Bild aus alten, geruhsamen Tagen. Eine aussichtsreiche Straße führt von Westensee nach Felde, bei Holm über den Nordostseekanal (Autofähre) und bei Wittenbek auf die von Kiel nach Eckernförde reichende B 76.

Der Strand von Eckernförde (mit dem Fischerhafen und der gotischen Nikolaikirche) wird im Sommer von vielen besucht. Unentdeckte Badeplätze locken an den Außenrändern der Bucht: Noer am Waldrand auf der südlichen und Waabs-Strand mit der Steilküste und den bäuerlichen Quartieren an der nördlichen Buchtseite. Der Straßenzug von Eckernförde nach Waabs windet sich durch altes Land mit Hünengräbern (wie bei Hohenstein) und imposanten Gutsschlössern (wie das von Ludwigsburg). Er führt anschließend über Thumby ins anmutige Schleidorf Sieseby. Ein sauberes Gasthaus, Gärten, eine stämmige Kirche unter alten Bäumen, Anglerwinkel, Badeplätze und Uferwege. Bei Winnemark verbindet eine betagte Zugfähre mit Handbetrieb das Südufer mit Arnis auf der anderen Seite, der originellsten und kleinsten Stadt Deutschlands. Sie liegt wie auf einer Insel, ist nur durch einen Straßenzug mit der Landschaft Angeln verbunden. Sehenswert ist auch Kappeln, das freundliche alte Hafenstädtchen. Von hier kann im Passagierboot bis nach der Lotseninsel in der Schleimündung oder nach dem Fischer- und Feriendorf Maasholm gefahren werden. Wege führen über Karby nach Schönhagen an der Ostsee und über Buckhagen an den einsamen, weiten Strand bei Öhe. Eine neue Straße verbindet Kappeln mit Flensburg. Sie führt nahe an der Geltinger Bucht mit dem Miniatur-Ostseebad Steinberghaff und nahe an den Badestränden von Neukirchen und Langballigau vorbei.

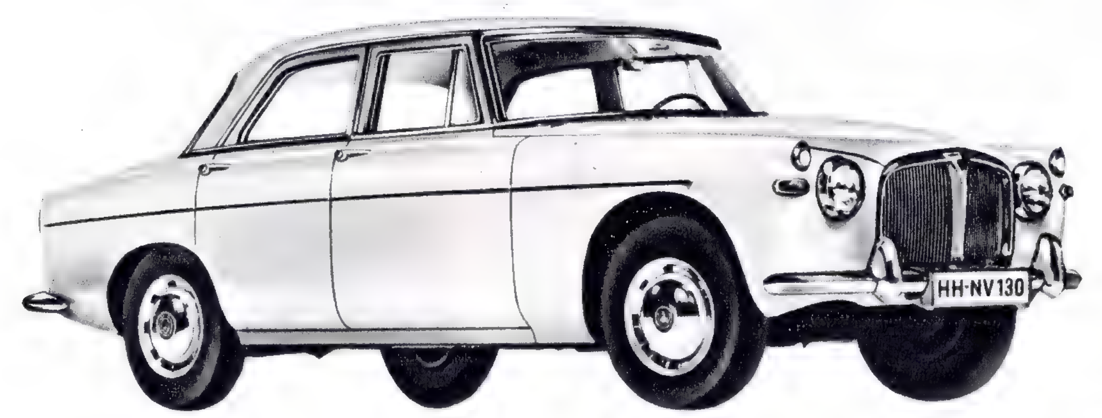
Von Arnis bis an die Schleimündung sind es rund zehn, von der Schlei bis an die Flensburger Förde mit Glücksburg und der gelb gerandeten Halbinsel Holnis etwa vierzig Kilometer. Fast zärtlich tätschelt hier die Ostsee den sich im Norden und Süden verlierenden hellen Strand. Hier und da steigen im Küstenland Hügel auf, die Scheers-Berg oder Scheels-Berg heißen und keine hundert Meter hoch sind. Allerorts leuchten kleinere Binnenseen, stehen Wälder und sich um alte Kirchen scharende Dörfer. Dieser Buchtenreigen ist mit der bekannten und im Sommer überfüllten Lübecker Bucht nicht zu vergleichen. Wer von Eckernförde nach Norden rollt, darf auch in der Ferienzeit mit „terra incognita" rechnen. Auf dem Rückweg sollte vielleicht die Domstadt Schleswig besucht werden. Der Bordesholmer Altar des tüchtigen Hans Brüggemann ist 16 Meter hoch, aus Eichenholz und zeigt 392 Figuren. Im Landesmuseum ist die größte vorgeschichtliche Sammlung Deutschlands untergebracht, in der Nydam-Halle das im Moor gefundene Nydamer Boot aus der Zeit der Völkerwanderung. Eine der wichtigsten Fundstätten ist das Areal des anfangs erwähnten Grabungsgebietes von Haithabu. Hier sind noch Spuren der Wikingerstadt, Teile vorgeschichtlicher Burganlagen und auch des im 9. Jahrhundert angelegten Festungswalles „Danewerk" zu sehen, einst die gegen Anstürme aus dem Süden aufgebaute „Chinesische Mauer" des Dänenreiches. Auf dem „Königshügel" stand schon Wikingerkönig Olaf, befehligte König Sivard eine blutige Schlacht. Hier im Endmoränengebiet beginnen die „Hüttener Berge" mit dem Bistensee und dem benachbarten Wittensee, der so groß wie der Schliersee und so still wie der Siljansee geblieben ist. Ein paar mit dem Auslegen ihrer Angel beschäftigte Urlauber begannen zu flüstern, als sie nach dem unentdecktesten Urlaubsdorf an ihrem Badewasser gefragt wurden. Sie nannten ... dorf und sagten: aber nicht weitersagen, denn Werbung treibt die Preise!

Ermano Höpner

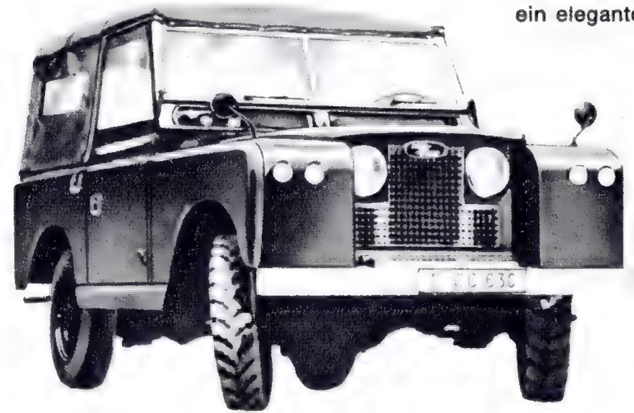
DEUTSCHE

ROVER GMBH

Repräsentantin zweier weltberühmter Automobile



ROVER 3-LITER,
einer der bestkonstruierten Wagen der Welt,
stark und ruhig,
leicht in der Hand und komfortabel,
ein eleganter, geräumiger Reisewagen
von hoher Qualität
und technischer Perfektion.



LAND-ROVER,
eines der vielseitigsten Fahrzeuge der Welt,
robust und anpassungsfähig,
ein unverwüstliches Fahrzeug,
das auch härteste Anforderungen
spielend meistert.

Die ROVER COMPANY in Solihull, Warwickshire, England, gibt die Gründung ihrer Niederlassung in Deutschland bekannt: DEUTSCHE ROVER GMBH, Frankfurt/Main, Friesstraße 16, Telefon 49 43 85. Diese Neugründung wird den Verkauf der ROVER 3-Liter-Limousine und des LAND-ROVER — der beiden führenden Fahrzeuge des britischen Stammhauses — in Deutschland koordinieren.

Den ROVER 3-Liter führen Ihnen gern vor: Anglo Automobile Graf Deym & Co., München 22, Odeonplatz 2, Telefon: 227572; Krim-Automobile, Hamburg 36, Gänsemarkt 35, Telefon: 231006; Josef Deppert & Co. KG, Frankfurt/Main, Friesstraße 16, Telefon: 494385. Den LAND-ROVER demonstriert Ihnen: Vidal & Sohn, Tempo-Werk GmbH, Hamburg-Harburg 1, Am Radeland 125, Telefon: 771071. Das Netz der ROVER Kundendienst-Organisation wird beträchtlich erweitert.



Bei Motala führt der Götakanal in den langgestreckten Vätternsee, der dreieinhalbmal so groß ist wie der Bodensee.

Entlang an Schwedens »Blauem Band«

Jeder, der aus den südlichen Provinzen Schwedens nach Norden fuhr, sei es nun nach Stockholm, Norrköping, Karlstad oder Uddevalla, der hat irgendwo Schwedens „Blaues Band", den Götakanal, gekreuzt. Vielleicht hat er es nicht einmal bemerkt, denn auf eiliger Fahrt dem fernen Ziel zu läßt sich das schmale Gewässer schon übersehen, das man auf kurzer Brücke überquert und das eine der reizvollsten Wasserstraßen Europas ist. Von 1810 bis 1832 wurde der Götakanal quer durch Schweden erbaut. Wenn er inzwischen seine große wirtschaftliche Bedeutung verloren hat, so ist diese Kanalverbindung zwischen Ostsee und Kattegat noch immer in Betrieb. Das Bild der bis auf 92 m Höhe hinaufgeschleusten, sich beschaulich zwischen Wiesen und Wäldern hindurchschiebenden Schiffe ist ein Erlebnis, das man dort noch alle Tage haben kann. Diese für uns ungewohnte Beschaulichkeit wollen wir suchen, wenn wir im Auto Schwedens „Blaues Band" erschließen.

Die Kanalstrecke unter Einschluß der durchfahrenen Seen mißt 385 Kilometer, aber die Schweden bezeichnen als das „Blaue Band" gern den gesamten 560 Kilometer langen Wasserweg zwischen Stockholm und Göteborg. So wollen auch wir unsere Götakanal-Autoreise in Schwedens hastiger, aber liebenswürdiger Hauptstadt beginnen lassen.

Wo die Götakanal-Passagierschiffe ihre dreitägige Fahrt nach Göteborg beginnen – am Riddarholmskai in Stockholms Altstadt –, fängt auch unser Weg an. Sind wir auch den Linksverkehr schon gewöhnt, so stellt der hektische Verkehr in Stockholm doch besondere Ansprüche an unsere Aufmerksamkeit. Und wenn wir einen Blick über den Mälarsee hinüber auf das goldgekrönte Stadthaus am anderen Ufer werfen wollen, halten wir lieber an. Das gemächlich dahinziehende Götakanal-Schiff werden wir doch bald wieder eingeholt haben! Unser Wagen folgt der hier gut ausgebauten Reichsstraße 1, der Autobahn nach Södertälje. Hier fahren wir an die 100 m neben der Hauptstraße gelegene Schleuse heran und beobachten die Schiffe, die, von der Ostsee kommend, durch die Schleuse die am Mälarsee gelegenen Hafenplätze erreichen wollen: 60–80 Jahre alte Frachtsegler, Jachten, in umgekehrter Richtung manchmal ganze Flöße runder Fichtenstämme. Während nach dem Durchschleusen die Schiffe in die klippenreichen Schärengewässer zwischen Landsort und Oxelösund hinausgleiten, folgen wir der Reichsstraße 1; sie ist zwar nun keine Autobahn mehr, aber weiterhin eine erstklassige Durchgangsstraße. 137 Kilometer sind es von Södertälje durch die leicht gewellte, zwischen Wald und Feldern wechselnde Szenerie bis nach Norrköping, der bedeutenden Industrie- und Hafenstadt am Ende des Braviken.

In Norrköping verlassen wir die Reichsstraße 1, folgen der Reichsstraße 4, biegen noch einmal links ab und gelangen auf guten, aber schmalen Straßen nach Mem unweit der Ruinen von Stegeborg. Denn dort beginnt eigentlich erst Schwedens „Blaues Band". Hier am westlichen Ende der weit ins Land hineinreichenden Slätbaken-Bucht beginnt der künstliche Durchstich, liegt die erste hölzerne Schleuse, die Ostsee und Götakanal trennt. Ein paar Schuppen, einige wartende Schiffe, ein Leuchtfeuer, ein Schleusenmeisterhaus – und rundum Felder bis an den Saum des Kanals.

Gut zehn Kilometer weiter westlich liegt die erste kleine Stadt am Kanal: Söderköping mit dem eigenwilligen hölzernen Glockenturm neben der Kirche. Es folgen der kleine See Asplaangen, der Bahn- und Straßenübergang von Norsholm, der Roxensee – und immer das schmale Band des Kanals. Aber er hat sich schon ganz schön emporgearbeitet: Stets sehen wir die Schiffe in den Schleusen emporklettern, oder die Brücken weichen vor den Schiffen, wie von Geisterhand bewegt, zur Seite.

Auf dem Roxensee sind die Schiffe nun schon 33 Meter über dem Ostseespiegel. Die Straße am Nordufer des Roxensees ist zwar nicht asphaltiert, aber sie ist eine der reizvollsten im Zuge des „Blauen Bandes". Am südlichen Zipfel des Roxensees können wir mit dem Wagen leicht die alte Residenz- und Stiftsstadt Linköping erreichen.

Am Westende des Roxensees lösten vor 130 Jahren die Kanalbauer unter Baron von Platen eine der schwierigsten Aufgaben ihrer Zeit: sie bauten die Schleusentreppe von Berg. 15 unmittelbar einander folgende Schleusenkammern bringen die Schiffe 40 Meter höher. Ein Begegnen unterwegs gibt es nicht. Wird ein Schiff unten in die erste Schleusenkammer geleitet, muß es bis oben durchgeschleust werden, bis ein anderes, das vielleicht vom Vätternsee herunterkommt, die Fahrt treppab beginnen kann. Das ist nicht nur ein malerisches Bild, es ist auch eine mühevolle Angelegenheit. Denn wenn es auch einen Schleusenmeister gibt, so muß die Schiffsbesatzung doch das meiste tun: Unteres Schleusentor zu, untere Schützen zu, obere Schützen auf, oberes Schleusentor auf, Leinen schiften, Schiff verholen, Leinen fest . . . und das fünfzehnmal! Die Schleusen des Götakanals sind so gebaut, daß Schiffe mit einer Länge bis zu 32 Metern und einer Breite von sieben Metern passieren können.

Abseits der großen Straße führen schmale gute Landwege in Kanalnähe nach Westen, oft zeigen nur die Masten der Schiffe, die sich durch die Bäume schieben, den nahen Kanal an. Fünf Schleusen bei Borenshult heben die Schiffe aus dem Borensee durch eine getreppte Baumallee auf den 88 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Vätternsee, und damit ist Motala erreicht. Ein liebenswürdiger Zopf aus alter Zeit ist noch immer üblich: jedes Schiff, welches das Grab Baron von Platens, des Erbauers des damals aufsehenerregenden Kanals, am Ufer bei Motala passiert, gibt ein langes Begrüßungssignal. 16 Kilometer südwestlich von Motala liegt das mittelalterliche Städtchen Vadstena mit seinem Kloster und dem mächtigen fast 400 Jahre alten Wasa-Schloß, dessen Wallgraben heute der romantische Hafen von Vadstena ist.

Während das Schiff quer über den langgestreckten Vätternsee auf Karlsborg zusteuert, um dort den Rödesund zu erreichen, müssen wir uns entscheiden, ob wir südlich oder nördlich den See umgehen. Beide Wege sind schön, wir entscheiden uns für den kürzeren Weg um die Nordspitze bei Askersund, wo selbst im sich verästelnden Ende des Sees ein kleiner geschützter Hafen dahinträumt. Hölzerne Frachtsegler, meist mit einem bullernden Glühkopfmotor ausgerüstet, zaubern mit ihren verschnörkelten Hecks das Bild einer Seefahrt auf diesen schwedischen Binnensee, wie sie auf Nord- und Ostsee längst ausgestorben ist. Bei Karls-

borg am Westufer erreichen wir wieder die Schiffahrtsroute des Götakanals. Es ist, als ginge von diesem Teil zwischen Karlsborg und Hajstorp ein besonderer Zauber aus. Durch den Botton-Sjöen gelangt man an die Schleuse von Forsvik. Die Menschen an Bord der Schiffe, die hier nur im Einbahnverkehr durch den Forsvik-Kanal fahren können, greifen von Deck der Schiffe in die den Kanal überragenden Bäume. Wenn wir vor einer Rollbrücke warten, bis der Brückenwart die Brücke hinter einem Schiff wieder über den Kanal gekurbelt hat, können wir nicht mehr verstehen, daß wir manches Mal daheim mit Ungeduld vor einer Verkehrsampel gewartet haben, bis sie endlich auf Grün umsprang ... Die Fähre über den Viken von Brosund paßt in ihrer Beschaulichkeit in die Stille der Wälder, der spiegelnden Wasser und lautlosen Schiffe.

Die Wasserscheide zwischen dem Vättern- und dem Vänersee erreicht der Kanal bei Hajstorp, und es ist eine nicht alltägliche Vorstellung, daß die hier durch Wald und Feld fahrenden Schiffe immerhin 92 Meter über dem Meere dahinziehen. Hin und wieder kreuzen wir den Kanal; vor allem die Straße südlich des Viken ist schön. Ist es nun eine breite asphaltierte Durchgangsstraße oder nur ein bescheidener staubiger Landweg: alle Brücken sind Roll- oder Klappbrücken, selbst die Brücken der großen Eisenbahnen. Kein Schiff braucht den Mast zu kappen. Wenn auch antiquiert, der Götakanal ist eben ein Seeschiffahrtsweg! Auch das Auto spürt die Neigung, um dem Abstieg des Kanals in 19 Schleusen zum Vänersee zu folgen, dessen Niveau Straße und Götakanal bei Sjötorp erreichen. Der Vänersee ist ein kleines Meer, zehnmal so groß wie der Bodensee.

Umgeben ist dieser große Binnensee von leicht gewellter Landschaft, in die sich die schönen Straßen hineinschmiegen. In den Häfen des Vänersees findet man wieder größere, ozeangängige Schiffe, die von Göteborg hierher gelangen können. Fahren wir von Sjötorp, an der Mündung des Götakanals in den Vänersee, nach Norden, kommen wir, immer wieder am Ufer entlangfahrend, nach Otterbäcken, Kristinehamn und Karlstad, das bedeutendste Handels- und Schiffahrtszentrum am Vänersee. Von Karlstad aus erreichen wir in einer Viertelstunde jene Halbinsel, auf der wir die Werft und die Liegeplätze der Segler und Motorboote finden. Von dieser in den See hineinragenden Halbinsel zeigt sich zu jeder Jahreszeit der herbe Reiz dieser Landschaft. In südlicher Richtung kommen wir bald nach Mariestad, dem gemütlichen Holzverschiffungshafen. Am südlichen Ufer liegt auch der 300 m hohe Kinnekulle, dieser Tafelberg wurde berühmt wegen seiner zahlreichen Grotten. Auch Lidköping südöstlich des Kinnekulle ist ein geruhsamer Hafen; von hier aus fährt man auf kurvenreicher Straße in die abgeschiedene Landschaft des Ekens Schärengartens hinein. In dieser klippenreichen Gegend bizarrer Ufer liegt auf einem in den See hinausragenden Felsen das in Schwedens Geschichte bedeutsame Schloß Läckö, ein mittelalterlicher Bischofssitz.

Wenn wir Schwedens „Blauem Band" weiter folgen wollen, müssen wir nach Vänersborg. Denn dort, am südwestlichen Zipfel des Vänersees, geht es weiter mit der Kanalverbindung zwischen Ostsee und Kattegat. Dieser Teil heißt nun Trollhättan-Kanal. Er ist auch für Seeschiffe bis zu 2200 Tonnen zu befahren. Der Trollhättan-Kanal ist der kanalisierte Göta-Älf. Zwischen 1605 und 1800 angelegt, wurde er in den Jahren 1910—12 mit Schleusen ausgerüstet und erschließt seitdem das Industriegebiet am Göta-Älf und den Vänersee für die internationale Schiffahrt. An Vänersborg vorbei führt der Kanal nach der Schleuse von Brinkebergskulle, zur Slottsön mit den inmitten des Göta-Älfs liegenden Festungsruinen Ekholm. Dann kommt die mächtige Schleusentreppe von Trollhättan. Jede der Schleusenkammern senkt das Schiff um neun Meter und es ist für die Zuschauer immer wieder ein Erlebnis, wenn inmitten der Felsenenge ein großes Seeschiff innerhalb weniger Minuten tiefer sinkt. Die Schleusen umgehen die Trollhättan-Fälle, wo die Wasser in die Felsenge zu Füßen des Kopparklinten hinunterstürzen.

An beiden Seiten führt die Straße — oft unmittelbar am Ufer — den kanalisierten Göta-Älf hinunter. Bei der Schleuse Lilla Edet bringt die letzte der 65 Schleusen zwischen Ostsee und Kattegat das Schiff wieder auf Meereshöhe. Das Tal wird breiter, und bei Kungälv beeindruckt uns die gewaltige, aus riesigen Granitquadern errichtete Feste Bohus. 1308 von den Norwegern errichtet, hat sie 14 Belagerungen überstanden. Von hier führt nun am Westufer eine neue Autobahn die letzten 20 Kilometer nach Göteborg. Auch der Kanal, Schwedens „Blaues Band", verliert sich in dem ausgedehnten Hafengebiet Göteborgs. Diese Stadt allein ist es wert, einige Tage zu bleiben.



Ein Frachtschiff läuft in die Forsvik-Schleuse ein. Die Schiffe, die diesen engen Weg einschlagen, müssen nach „Maß" geschneidert sein.

Von Göteborg sind es noch zehn Kilometer bis zur Küste. Seeschiffe bis hinauf zu Riesentankern entstehen hier auf den Werften dieser größten Hafenstadt Schwedens. Von hier streben viele Wege, viele Schiffahrtslinien nach den zahlreichen Ausflugsplätzen an Schwedens sonnenreicher Westküste: Bohuslän. Unser Wagen parkt irgendwo zwischen Marstrand und Langedrag auf dem letzten Ufersaum; wir blinzeln über das in der Sonne gleißende Wasser des Kattegats hinüber nach den letzten felsigen Schären. Eine Fülle von Erinnerungen bringen wir heim, denn wir haben eine Reise quer durch Schweden beendet, die man zu den schönsten Ferienreisen Europas zählen darf.

H. Schmidt-Wiking

Das Ende von Schwedens „Blauem Band" ist erreicht: vor uns liegen die letzten Felsenschären im Kattegat. *Fotos: Verfasser*



Wunsch an der Saar

Herr Weinstein aus Frankfurt hat recht mit seiner Anfrage in Heft 4 der MOTORWELT, wann es endlich auch bei uns Führerscheine im Kleinformat gibt. Ich bin seit Jahren im Besitz eines Führerscheins und Kraftfahrzeugscheins in Kleinformat. Beide Scheine habe ich in der Schutzhülle für den Bundespersonalausweis untergebracht. Die Straßenverkehrs-Zulassungsstellen des Saarlandes stellten in den letzten fünf Jahren Führerschein und Kraftfahrzeugschein in diesem Format aus. Doch neuerdings werden auch bei uns wieder die großen Formularlappen verwendet. Bei den Kraftfahrzeugscheinen, so heißt es, sei es notwendig wegen verschiedener Eintragungen und Vermerke über den Termin der nächsten Hauptuntersuchung. Doch wofür diese Eintragung? Besagt nicht schon der Stempel auf dem hinteren Kennzeichen, wann diese Untersuchung fällig ist? Und sollte dies wirklich nicht genügen, kann man dann den Kraftfahrzeugschein (Kleinformat) nicht vierteilig in Ziehharmonikaform ausstellen? *Helmut Pauly, Saarbrücken*

Flutlicht über der Autobahn

Die Autobahnstrecke Köln-Mülheim–Leverkusen-Kreuz ist seit Mitte März nachts mit dem besten Flutlicht beleuchtet. Sinn und Zweck sind meines Erachtens jedoch nicht erfüllt; denn 90 bis 95 Prozent der Kraftfahrer fahren wie allerorts mit Scheinwerferlicht. Dabei ist das Fahren mit Standlicht – nach meinem Empfinden – nicht nur eine Freude, sondern sogar eine Erholung. Also: Ein Versuch unserer Straßenbauer mit einem Angebot, das leider nicht geschätzt wird. Mein Urteil: Beleuchten längerer Fahrbahnstrecken – nein! Beleuchten der Ein- und Abfahrten sowie der Fahrbahnkreuze dagegen dringend erforderlich! Auf der Autobahn selbst würde das Beleuchten zweckmäßig 1,1 km vor der Abfahrt – also vor den großen Ankündigungen (Ortsangabe 1000 m) – beginnen und auf etwa 500 m auf der Einbzw. Abfahrt oder den örtlichen Verhältnissen angepaßt auch später begrenzt sein. Im Geradeausverkehr kommt jeder Kraftfahrer mit seinen Scheinwerfern bestens zurecht; die Schwierigkeiten treten jedoch an den Kreuzungen sowie den Abfahrten ein, wenn man die Schilder und Straßen mit den geradeaus gerichteten Scheinwerfern, die zudem wegen des Gegenverkehrs oder eines Überholers noch abgeblendet sind, nur schlecht oder nicht früh genug erfassen kann. *Wilhelm Alfer, Siegburg*

Autobahnraststätten

Herr Goos aus Gelsenkirchen beklagt sich über das Verhalten des Personals der Raststätte Siegburg. Hat Herr Goos sich eigentlich schon einmal Gedanken über den Begriff „Gast und Gastlichkeit“ gemacht? Was würde er wohl sagen, wenn ich bei ihm zu Gast wäre und würde seine Einrichtung nach meinem Gutdünken umstellen? Eine Bezahlung der Leistungen in einer Raststätte schließt doch nicht das Verfügungsrecht über das Inventar mit ein. Sicher läßt es sich genauso gut an zwei Tischen à vier Personen speisen, als eine Familientafel aufzubauen. Hat Herr Goos denn nicht begriffen, daß eine Raststätte der Entspannung vieler Kraftfahrer dient und große Tafeln, die meist mit viel Lärm verbunden sind, andere Gäste stören? Aber leider herrscht bei vielen die Meinung, für mein Geld kann ich tun, was ich will, ganz gleich, ob es meinen Mitmenschen gefällt oder nicht. Ich wurde noch überall, wo ich mich als Gast niederließ, auch als Gast behandelt.

Hans Schmidt, Rheinhausen

Leser FORUM de

Angst vor der Jugend

„Mehr Tote auf den Straßen“, unter dieser Überschrift veröffentlichten die Zeitungen Verkehrsunfälle der ersten Monate des Jahres 1962. Danach hat sich die Zahl der Getöteten allein im Jahr 1962 um 16,9% erhöht, bei einer Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes um 11%. Diese 16,9 Prozent sind alarmierend. Noch nie während meiner 40jährigen Fahrpraxis ist mir die Gefahr auf den Straßen so bewußt geworden, wie in den letzten Monaten, obwohl ich fast ausschließlich auf dem Lande und zwischen kleineren Orten fahre. Es wäre interessant, zu wissen, welche Altersklasse der Autofahrer an diesen erhöhten Unfallziffern besonders beteiligt ist. Nach meinen gründlichen Beobachtungen sind es vor allem jugendliche Fahrer. Selten hält in den Dörfern einer dieser Neulinge am Volant die Geschwindigkeitsbegrenzung ein, obwohl in den gewundenen dörflichen Durchfahrtsstraßen schon 50 km/h zuviel sind. Die Wagen werden um parkende Fahrzeuge mit einer Rasanz herumgezogen und ohne Rücksicht auf entgegenkommenden Verkehr. Ich konnte viele Male beobachten, wie bei einer solchen Mißachtung der Geschwindigkeit und der Vorfahrt schwere Unfälle nur noch vermieden werden konnten, weil die vorfahrtsberechtigten Fahrer in letzter Sekunde das Unheil abwandten. Das Alarmierende dieser Vorgänge ist aber nicht der Einzelfall, sondern die Ausdehnung auf eine ganze Gruppe. Es besteht der Eindruck, als sei auf vielen neu zugelassenen Wagen eine Horde von Amokläufern am Werk. Ich war bisher ein Gegner des vorgesehenen Punktsystems. Bei dieser ernsten Sachlage muß ich jedoch meine Ansicht revidieren. Das Hauptgewicht dieses Punktverfahrens sollte allerdings auf dieses Rowdytum gelegt werden und nicht auf die vergleichsweise harmlosen Parkverbots-Übertretungen.

Dipl.-Ing. Dr. Debeaux, Traubing

> ***Der Jugend steht es an, gefoppt zu werden; doch traurig ist ein Tölpel mit der Glatze.*** RÜCKERT

Her mit den Leitplanken

Vor kurzer Zeit brachte das Deutsche Fernsehen einen erschütternden Bildbericht über die Folgen eines schweren Unfalls auf der Autobahn Hamburg–Bremen, auf der ein Personenwagen über den Grünstreifen auf die Gegenfahrbahn geraten und dort mit einem anderen Personenwagen zusammengestoßen war. Mehrere Tote und Verletzte, darunter eine Familie mit Kleinkindern, blieben als Opfer auf der Strecke. Sollte man diesen Vorfall nicht zum Anlaß nehmen, um wesentlich energischer als bisher auf die Beschaffung von Mittel-Leitplanken an ausnahmslos allen Autobahnen und mehrspurigen Schnellverkehrsstrecken hinzuwirken? Untersuchungen haben ergeben, daß es normalerweise keine Rettung für denjenigen gibt, auf den ein von der Bahn abgekommenes Fahrzeug mit großer Geschwindigkeit losrast; die Eigengeschwindigkeit des Betroffenen macht es nahezu unmöglich, noch vor dem Aufprall auszuweichen. Bei Ausrüstung der Mittelstreifen mit Leitplanken konnten Unfälle der genannten Art bisher regelmäßig vermieden werden. Das Vorhandensein von Mittel-Leitplanken auf Autobahnen und autobahnartigen Straßen kann daher schon heute oder morgen für jeden einzelnen von uns über Leben oder Tod entscheiden. Das zuweilen schon gebrauchte Argument, es fehle an Geldmitteln für die Ausrüstung aller einschlägigen Strecken, vermag angesichts der Dringlichkeit der Sache kaum zu überzeugen; es gibt weniger lebensentscheidende Dinge, für die Geld effektiv zur Verfügung steht. Wenn im übrigen Vorsorge gegen unser aller Todesbedrohung geschaffen werden soll, müßte es schlimmstenfalls möglich sein, den etwaigen Betrag durch eine Art einmaligen Notopfers der Kraftfahrer aufzubringen. Wer möchte nicht lieber ein paar Mark opfern, als vielleicht der Nächste in der Reihe der Toten sein? *Dr. Kurt Rost, Alsfeld*

Mit Osloer Augen

Die Monate Januar, Februar und März dieses Jahres verbrachte ich in Deutschland bzw. auf deutschen Straßen, da ich ständig mit meinem Motorrad unterwegs war. Wenn man aus einem Land kommt, in dem es, im Verhältnis zu Deutschland, wenig Verkehr gibt, hat man vom Durchschnittsfahrer in Deutschland ein ganz bestimmtes Vorurteil, nämlich, er sei vorsichtig, rücksichtsvoll, beherrscht und überhaupt ein Könner im Fahren. Wie gesagt, man meint das. Nun bin ich wieder zu Hause und habe meine Meinung nach einigen unliebsamen Ereignissen mit deutschen Kraftfahrern geändert. Jetzt bin ich fast der Meinung, daß der durchschnittliche deutsche Autofahrer schlecht und rücksichtslos fährt. Verkehrsschilder allein erziehen eben keine Fahrer. Sie nehmen nur die Fähigkeit, selbst zu überlegen. In Norwegen gibt es wenig Schilder, aber viele Gefahrenquellen, es gibt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, an die sich niemand hält, und es gibt kaum Unfälle, denn die Fahrer hier haben ausgezeichnete Reflexe. Außerdem werden wir alle fünf Jahre einer Fahrprüfung unterzogen. *Maarten Mager, Oslo*

MOTORWELT

Die Alleebäume des Herrn Dr. Schmid

Die Ansichten des Herrn Dr. Schmid, Leserforum der MOTORWELT, Heft 4, „Alleebäume", kann ich nicht teilen. Ich habe seit Kriegsende etliche Hunderttausende Kilometer unfallfrei gefahren, aber die Alleebäume waren mir noch nie im Wege, selbst nicht im Winter bei Schnee und Glatteis. Den Verkehr gefährdet haben hauptsächlich die Rowdys, die meinen, statt eines Autos einen Düsenjäger unterm – Verzeihung – Hintern zu haben, die rücksichtslos an den unmöglichsten Stellen überholen, die Vorfahrt mißachten usw. Wenn solche Burschen dann einmal an einem Baum landen, trägt natürlich der Baum die Schuld und muß umgelegt werden! Herr Dr. S. hat anscheinend auch noch nie etwas vom Wasserhaushalt in der Natur gehört? Vielleicht damals gerade gefehlt in der Schule? Von unseren Straßenerbauern und -planern sind wir allerhand gewöhnt, aber auf die verrückte Idee, die Straßenbäume zu fällen (wie in Italien), sind sie Gott sei Dank noch nicht gekommen! Zum Schluß darf ich allen Kraftfahrern, denen die Straßenbäume im Wege stehen, den Rat geben, sich einen Strohhut zu kaufen und sich zu Herrn Dr. Schmid in die Wüste von Neu-Mexiko zu begeben. Auf unseren Straßen würde es dann wesentlich ruhiger zugehen und die Unfallziffern würden fallen – trotz der Alleebäume!

Rudolf Seifert, Ludwigshafen-Oggersheim

*

Hoffentlich verweigert man Herrn Dr. Schmid die Einreise mit seinem Wagen nach Deutschland. Wenn für ihn schon Alleebäume unangenehm und gefährlich sind, wie gefährlich ist er dann für umherspringende Kinder und Fußgänger? Wir sind glücklich darüber, daß wir Alleebäume haben und solche noch gepflanzt werden, denn sie erfreuen nicht nur das Auge und verschönern das Landschaftsbild, sondern sind überaus nützlich durch ihre Schatten- und damit Kühlwirkung für die im Sommer so weichen Asphaltdecken; nicht zu vergessen ihre wegweisende Hilfe im Winter bei frischverschneiten Straßen. Noch gibt es bei uns viele Menschen, die kein Verdeck zu und Fenster aufmachen können, und vielleicht ist Herr Dr. Schmid noch einmal froh, wenn er im Schatten von Straßenbäumen ein Fahrrad benützen darf.

Ing. G. Hanke, München

*

Im Heft 4/1962 haben Sie auf der Seite 278 eine Zuschrift eines Dr. Erich Schmid „Alleebäume" veröffentlicht. Das hätten Sie besser nicht tun sollen; denn der Verfasser hat sich mit der Sache in ein recht komisches Licht gesetzt. Anscheinend weiß er nicht mehr den Unterschied zwischen einer Allee und einer Chaussee. Alleen, die dem öffentlichen Kraftverkehr dienen, gibt es bei uns selten. Offensichtlich meint der Verfasser aber die Chausseebäume. Nun, eine einmalige erfolgreiche Fahrt durch die Wüste von Neu-Mexiko hat den Herrn Dr. Schmid zu dem heißen Wunsch verführt, bei seiner Rückkehr nach Deutschland keine Allee- (Chaussee-)bäume mehr anzutreffen! Da müssen wir uns aber beeilen, damit Herr Schmid „freie Fahrt" erhält.

Gilbert Lehmann, Berlin-Lichtenrade

*

Soeben lese ich die Zuschrift „Alleebäume" von Herrn Dr. Schmid, Tallahassee/Florida. Wäre es nicht gut, Herrn Dr. Schmid nahezulegen, drüben zu bleiben, möglichst in der Wüste von Neu-Mexiko? Wir wissen durchaus vieles aus den USA zu schätzen. Aber diese Antipathie gegen Bäume und Blumengärten schätzen wir nicht!

Prof. Dr. Höfer, Berlin-Zehlendorf

Unbilliger Wunsch

In der Ausgabe vom März fand ich im Leserforum den Brief von Herrn Merkl aus München über „Führerscheinwünsche". Er findet meinen vollen Beifall. Auch ich bin im Besitz eines Führerscheins Klasse 4 und habe seit 1938 noch keinen Unfall gebaut. 1939 machte ich den Führerschein Klasse 3; dieser ging bei meiner Einberufung zur Polizei verloren. Im Jahr 1941 machte ich den Polizei-Führerschein Klasse 2, den ich heute noch besitze, der aber leider nicht mehr gültig ist. Um einen anderen Wagen zu fahren – ich fahre gegenwärtig ein „Goggo" –, wurde mir gesagt, müßte ich noch einmal einen Kurs machen. Ich bin der Meinung, daß dies in solchen Fällen weiß Gott nicht nötig wäre.

Paul Wock, Berlin-Britz

*

Herr Georg Merkl äußert in seinem Schreiben den Wunsch, man möge den Kraftfahrern, die bereits fünf Jahre einen Kleinwagen mit dem Führerschein der Klasse 4 gefahren hätten, gegen eine Gebühr (!) den Führerschein der Klasse 3 aushändigen. Mit dieser Maßnahme hätten die Kraftfahrer dann die Möglichkeit, sich einen größeren Wagen anzuschaffen. Mir ist eine solche Einstellung unbegreiflich. Gibt es nicht schon genug Anfänger und Sonntagsfahrer auf bundesrepublikanischen Straßen? Soll diese Kategorie Autofahrer auch noch durch die vorgenannte „Schicht" erweitert werden?

Horst Bestgen, Wiehlmünden

Singvögel

In Ihrem März-Heft veröffentlichten Sie in dem Leser-Forum einen Brief über den Schutz für die Singvögel in Italien und Griechenland. Ich wohne einige Kilometer von der italienischen Grenze entfernt und kann sehen, wie diese nützlichen kleinen Sänger korbweise zum Verspeisen angeboten werden. Auch in Lugano läßt sich dies bereits beobachten. „Tötet keine Singvögel, sonst seht ihr uns nicht wieder." Wenn jeder deutsche Urlauber an seiner Windschutzscheibe eine Plakette mit dieser Aufschrift (in italienischer oder griechischer Sprache) führen würde, wäre vielleicht schon einiges erreicht.

F. C. Sultemeyer-Maynan, Gorbio

Sicherheitsgurte

Im Leserforum des April-Heftes hat Herr Helmut Kuske, Birkenfeld, den deutschen Sicherheitsgurtherstellern wenig freundlich unterstellt, sie erschöpften sich darin, durch geringfügige Abänderungen der bewährten Schwedengurte „deren Patent" zu umgehen. Zu den von tieferer Sachkenntnis offenbar ungetrübten Ausführungen ist noch einiges zu sagen: Zum ersten gab es in der Bundesrepublik Deutschland schon Hersteller, die sich um die Einführung von Autosicherheitsgurten bemühten, lange bevor ausländische Firmen hier Niederlassungen gründeten, um den begehrten deutschen Markt für diesen Artikel, und damit natürlich auch für sich, zu gewinnen. Zum zweiten gibt es in Deutschland sehr strenge gesetzliche Bauartvorschriften, denen sehr viele der auf dem Markt befindlichen Grundfabrikate nicht von vornherein gewachsen waren. Deutsche Firmen, die Sicherheitsgurte auf den Markt bringen wollten, taten also besser daran, sich an diese Vorschriften zu halten, als nach den Lösungen der Konkurrenten zu schielen. Wir wollen nicht behaupten, daß es unter deutschen Herstellern keine Nachahmer gibt. Ohne jeden Zweifel gab und gibt es diese aber auch in Schweden und anderswo. Herrn Kuske sei empfohlen, die Vielzahl der Gebrauchsmuster- und Patentanmeldungen deutscher Techniker und Ingenieure zu lesen, die in den letzten Jahren erfolgten. Sie enthalten eine schon fast unübersehbar gewordene Anzahl von wertvollen Neu- und Weiterentwicklungen zum Thema Autosicherheitsgurt.

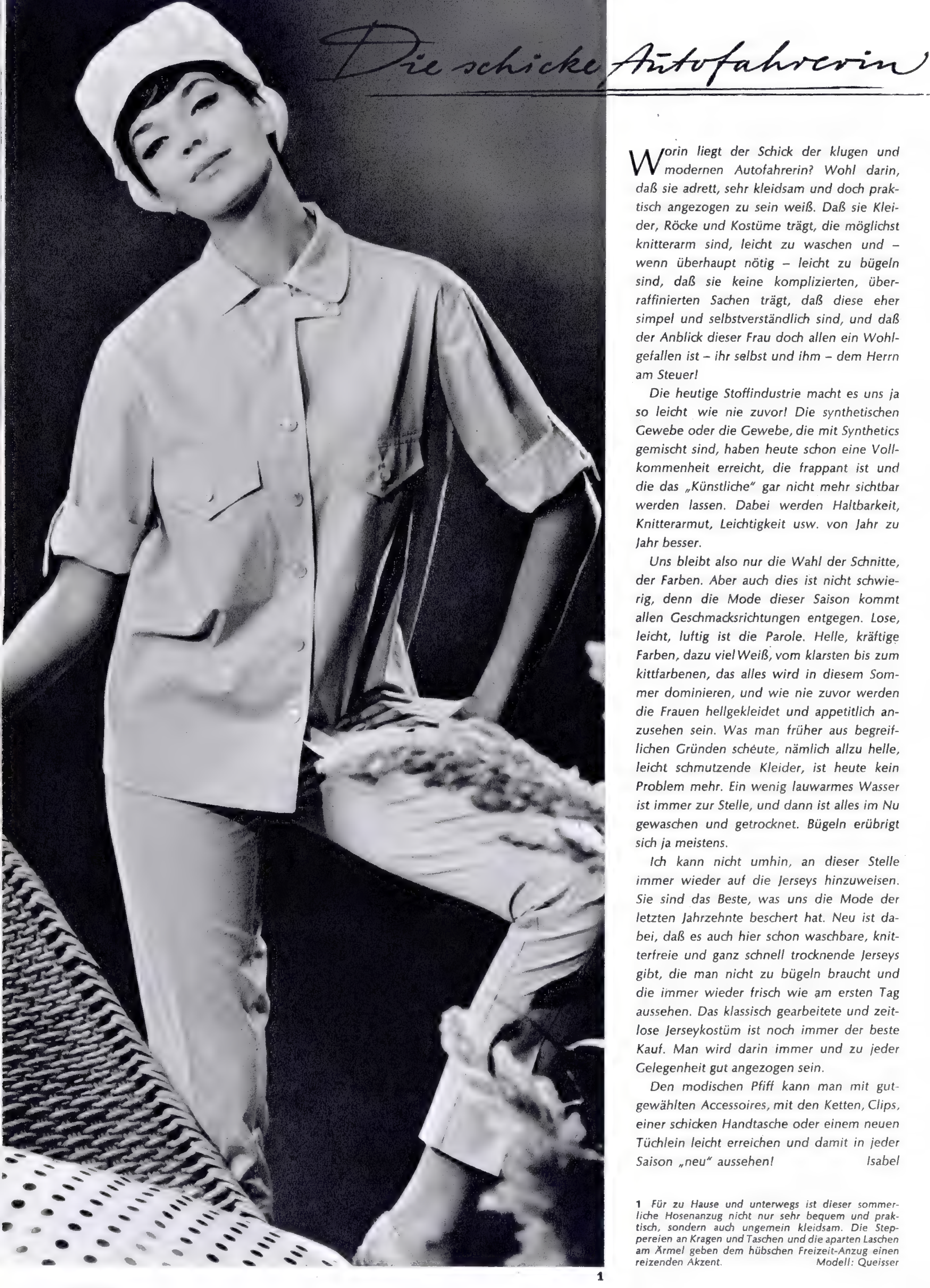
Herbert Sehlbach, Schmalwebereien, Wuppertal-Barmen

Ruf nach dem Notzeichen

Die Beiträge „Fragen eines Nothelfers" und „Kameraden in Not" in den beiden letzten Heften der MOTORWELT haben mich sehr berührt. Aber trotzdem ich seit Jahren dem Freiwilligen Kameradschaftsdienst angehöre und gerne die übernommene Aufgabe erfülle, muß ich sagen, daß ich nur noch dann anhalte, wenn ich eine offensichtliche Notlage erkennen kann. Besonders auf der Autobahn ist es mit dem Anhalten so eine Sache; bei starkem Verkehr besteht immer Gefahr. Andererseits habe auch ich schon wiederholt unangenehme Erfahrungen gemacht, wenn ich meine Hilfe anbieten wollte, weil die Insassen des scheinbar in Not geratenen Wagens keinerlei Hilfe bedurften, im Gegenteil ungestört sein wollten. Nun sind aber diese Vorkommnisse noch lange kein Grund, um womöglich dann die Hilfe zu versagen, wenn sie notwendig ist. Ich möchte deshalb die vor langer Zeit erhobene Forderung wiederholen, daß jeder Autofahrer in seinem Fahrzeug ein etwa 20 × 30 cm großes rotes oder vielleicht noch besser gelbes Tuch mitführt, das er, wenn Hilfe erforderlich ist, am Fenster des Führersitzes anbringt. So ein Lappen nimmt wenig Platz weg, ist weithin sichtbar und jeder Vorbeifahrende weiß, daß er helfen muß. Ich bin überzeugt davon, wenn so ein Signal erst einmal eingeführt ist, dann wird Hilfe nicht mehr eine Stunde und länger auf sich warten lassen.

Philipp Lawo, Rastatt

Die im Leser-Forum veröffentlichten Zuschriften geben die Meinung des Verfassers, nicht die des ADAC wieder. Die Redaktion muß sich in jedem Falle Kürzungen und Zusammenfassungen der Zuschriften vorbehalten.



Die schicke Autofahrerin

Worin liegt der Schick der klugen und modernen Autofahrerin? Wohl darin, daß sie adrett, sehr kleidsam und doch praktisch angezogen zu sein weiß. Daß sie Kleider, Röcke und Kostüme trägt, die möglichst knitterarm sind, leicht zu waschen und – wenn überhaupt nötig – leicht zu bügeln sind, daß sie keine komplizierten, überraffinierten Sachen trägt, daß diese eher simpel und selbstverständlich sind, und daß der Anblick dieser Frau doch allen ein Wohlgefallen ist – ihr selbst und ihm – dem Herrn am Steuer!

Die heutige Stoffindustrie macht es uns ja so leicht wie nie zuvor! Die synthetischen Gewebe oder die Gewebe, die mit Synthetics gemischt sind, haben heute schon eine Vollkommenheit erreicht, die frappant ist und die das „Künstliche" gar nicht mehr sichtbar werden lassen. Dabei werden Haltbarkeit, Knitterarmut, Leichtigkeit usw. von Jahr zu Jahr besser.

Uns bleibt also nur die Wahl der Schnitte, der Farben. Aber auch dies ist nicht schwierig, denn die Mode dieser Saison kommt allen Geschmacksrichtungen entgegen. Lose, leicht, luftig ist die Parole. Helle, kräftige Farben, dazu viel Weiß, vom klarsten bis zum kittfarbenen, das alles wird in diesem Sommer dominieren, und wie nie zuvor werden die Frauen hellgekleidet und appetitlich anzusehen sein. Was man früher aus begreiflichen Gründen scheute, nämlich allzu helle, leicht schmutzende Kleider, ist heute kein Problem mehr. Ein wenig lauwarmes Wasser ist immer zur Stelle, und dann ist alles im Nu gewaschen und getrocknet. Bügeln erübrigt sich ja meistens.

Ich kann nicht umhin, an dieser Stelle immer wieder auf die Jerseys hinzuweisen. Sie sind das Beste, was uns die Mode der letzten Jahrzehnte beschert hat. Neu ist dabei, daß es auch hier schon waschbare, knitterfreie und ganz schnell trocknende Jerseys gibt, die man nicht zu bügeln braucht und die immer wieder frisch wie am ersten Tag aussehen. Das klassisch gearbeitete und zeitlose Jerseykostüm ist noch immer der beste Kauf. Man wird darin immer und zu jeder Gelegenheit gut angezogen sein.

Den modischen Pfiff kann man mit gutgewählten Accessoires, mit den Ketten, Clips, einer schicken Handtasche oder einem neuen Tüchlein leicht erreichen und damit in jeder Saison „neu" aussehen! Isabel

1 Für zu Hause und unterwegs ist dieser sommerliche Hosenanzug nicht nur sehr bequem und praktisch, sondern auch ungemein kleidsam. Die Steppereien an Kragen und Taschen und die aparten Laschen am Ärmel geben dem hübschen Freizeit-Anzug einen reizenden Akzent. Modell: Queisser

1



2 *Das Kostüm „Lissabon" aus dem Hause Queisser ist aus französischem Leinen gearbeitet. Der Rock ist leicht ausgestellt, Futter und Bluse sind in schwarz-weißem Hahnentritt.*

3 *Was unsere Männerwelt ablehnt und verpönt, ist bei den jungen Damen dernier cri geworden. Hosenträger an Sportröcken sind der letzte Schrei. Die beiden Röcke aus Wolleinen haben aufgesetzte Taschen und kontrastfarbene Blusen.* *Modelle: hobbydress*

4 *Das unerläßliche Strickkostüm ist hier aus zweifarbigem Hahnentritt. Kanten und Posamentenknöpfe sind in der Farbe des Musters. Ein Kostüm, das in seiner unauffälligen Eleganz besonders anspricht.* *Modell: Bi*

5 *So stellen wir uns den schicken Autofahrer vor: in einer bequemen Jacke wie dieser. Sie ist aus Baumwollgabardine, Rücken und Ärmel sind aus Fil d'Ecosse. Auch hier sind helle Farben Trumpf.* *Modell: Bleyle*

6 *Ein weißer Pullover von besonders reizender Machart. In marine und rot ist der eingestrickte Kragenbund, der sich wie zu einem Westchen verlängert und in Fransen endet.* *Modell: SRB*

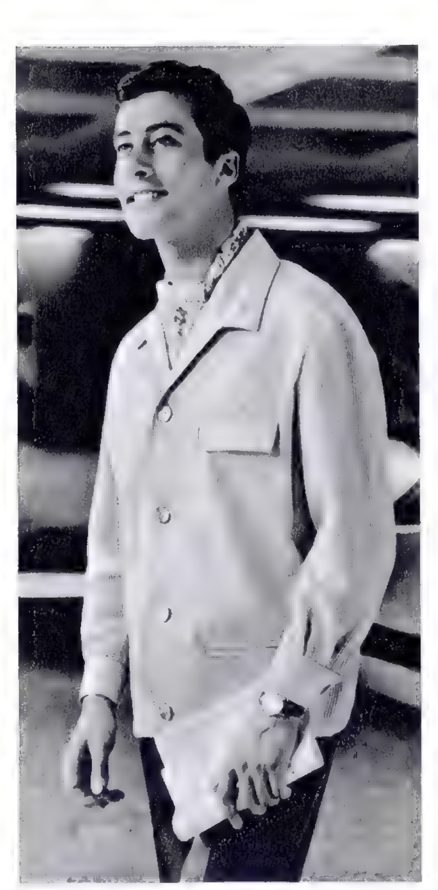
2

Fotos: Kraus, Lautenbacher, Relang, Them

3

4



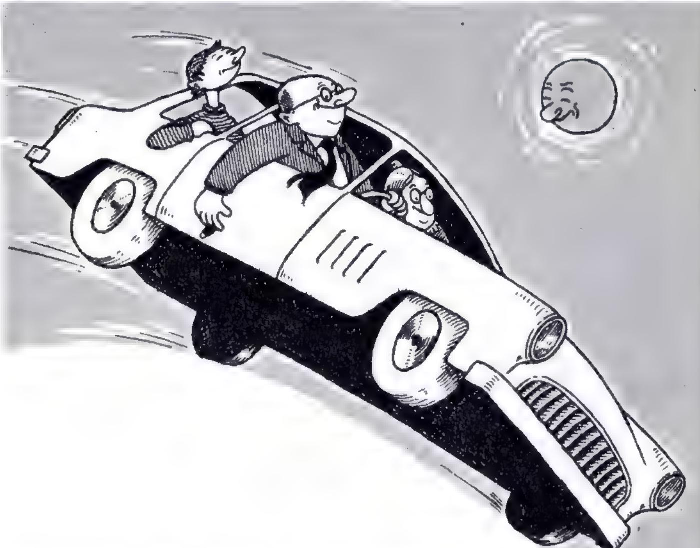


5



6





Der gute Tip

Stilles Pitztal

Wer die österreichische Bundesstraße 1 zwischen Innsbruck und Landeck befährt, trifft bei Imst auf Hinweisschilder am Straßenrand, auf denen schlicht und einfach „Pitztal" steht. Der große Reiseverkehr geht an diesem kleinen Hinweis vorbei, und nur selten biegt ein Wagen in Richtung des Pfeils ab, um auf steilen, aber gut ausgebauten Kehren die große Höhenstufe zwischen dem breiten Inntal und dem hochgelegenen, 35 Kilometer langen Pitztal zu überwinden. Dieses Tal ist ein Nachbartal des herrlichen und sehr stark besuchten Ötztals und von diesem nur, der ganzen Länge nach, durch den gewaltigen Gebirgszug der Hohen Geige getrennt. Bis zum ersten und auch letzten größeren Ort Wenns fährt man auf normaler, guter Straße in das Tal ein. Kaum sind die ersten Kehren überwunden, bietet sich einem ein großartiger Rundblick, man weiß nicht, in welcher Richtung er am schönsten ist! Zurück nach Norden zu über das breite Inntal hinweg bis zu den Gipfeln des Wettersteingebirges und der Lechtaler Alpen oder in Fahrtrichtung nach Süden, der Sonne entgegen, in eine gewaltige und ständig abwechselnde Bergkulisse.

Von Wenns ab beginnt das Abenteuer auf schmalem, teils noch unbefestigtem, aber doch gut befahrbarem Weg, welcher eng an die rauschende Pitze geschmiegt, neben dieser immer höher hinauf bis an das Talende nach Mittelberg strebt. Für gewöhnlich hat man kaum Gegenverkehr auf dieser Straße, denn der gelbe Postomnibus fährt nur dreimal am Tag das Tal hinauf und hinunter, und für diese Begegnungen gibt es viele Ausweichstellen. Für schwere Lastwagen und Anhänger ist diese Straße gesperrt, und der Reisestrom der Privatwagen ist nur gering.

Man fährt in absoluter Stille und nur vom Rauschen des Wildbachs begleitet, und man merkt bald, daß man auf der Spur ist, einen stillen Winkel in den Alpen zu entdecken. Nur wenige Häuser sieht man ab und zu in Straßennähe oder an den steilen Hängen. Man kann hier wirklich ausspannen, und das gut und so preiswert. In dem romantischen St. Leonhard in 1371 m Höhe findet man zwei gut geführte Gasthöfe, die sogar zur Hauptreisezeit Vollpension ab 52 Schilling bei Zimmern mit fließend kaltem und warmem Wasser anbieten. Dazu gibt es eine gute und abwechslungsreiche Küche.

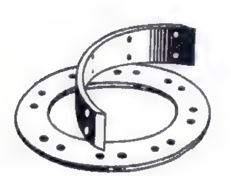
St. Leonhard selbst hat nur ein paar Häuser und eine winzig kleine Kirche hinter dem Spritzenhaus und der Schule am Bach. Auf gut markierten Wanderwegen kann man die angrenzenden Berge ersteigen. Fährt man das Tal weiter hinauf, so findet man mit großen Abständen rechts und links der Straße neben ein paar alten Häusern mehrere neue Hotels und Gasthöfe. Bei Mittelberg, dem letzten einsamen Rasthaus mit Hüttencharakter in 1734 Meter Höhe, ist die Straße zu Ende. Hier dreht der Postautobus um und man steht staunend vor den deutlichen Spuren eines riesigen Gletschers, der noch vor gar nicht langen Zeiten das ganze Talende bis fast zur Straße hinunter ausfüllte. Heute hängt seine nunmehr klein gewordene Zunge hoch oben an den Bergen, sozusagen am Rücken der Wildspitze, Tirols höchstem Berg mit stattlichen 3774 Meter Höhe.

Hochtouristen finden am Rand der Straße mehrere Hinweisschilder hinauf zu den Alpenvereinshütten, hinauf zu den Gipfeln der Eisriesen der Ötztaler Alpenwelt. Wer nicht hoch hinaus will, der kann die Urlaubstage mit schönen Wanderungen zum 2234 Meter hoch gelegenen Riffelsee, zu den Wasserfällen oder zu den vielen Hütten ausfüllen. Oder man sitzt am Bach auf grünen Moospolstern, genießt die reine Höhenluft, die Stille der Berge, den tiefblauen Himmel, die wandernden Wolken über den zackigen Felsgipfeln. *H. E.*

In unvorher-gesehenen Situationen:

Brems mit





JURID WERKE GMBH GLINDE BEI HAMBURG · DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIBBELAGWERK

WAS IST BIORHYTHMUS?

Wer diese Naturkräfte kennt und nutzt, steigert seinen Erfolg, erhöht seine Sicherheit

Geheimnisvolle Kräfte, Wahrsagerei oder exakte Forschung?

Wenn Sie mit Sicherheit wüßten, daß gerade in der nächsten Woche all Ihre geistigen und körperlichen Fähigkeiten auf dem höchsten Stand wären: was würden Sie sich wohl in dieser Woche alles vornehmen – und wie viele Erfolge könnten Sie dann allein in dieser Woche haben?

Wenn jemand den 1250 Menschen, die täglich in der Bundesrepublik Verkehrsunfällen zum Opfer fallen, gerade an jenem Unglückstag gesagt hätte: „Heute ist's kritisch – paß besonders gut auf!" – wie viele dieser Unfälle wären dann nicht geschehen?

Daß man solche Vorhersagen machen kann, ohne Zuflucht zu Horoskop, Karten oder Kaffeesatz zu nehmen, ist die Erkenntnis der modernen Biorhythmik, die sich mit den exakten biologischen Gesetzmäßigkeiten menschlicher Leistungs- und Erfolgsfähigkeit befaßt.

Schon um die Jahrhundertwende wies der Berliner Sanitätsrat Dr. Wilhelm Fließ darauf hin, daß Krankheitsabläufe, Geburten und Todesfälle genau wie geistige und körperliche Leistungen die Tendenz zeigen, den Perioden von 23 und 28 Tagen Länge zu folgen.

Heute planen Großfirmen und Unternehmen der öffentlichen Hand ihre Arbeitseinteilung nach den Rhythmenkurven ihrer Mitarbeiter, verschiedene Fluglinien steuern den Einsatz ihrer Piloten danach, Sportler stellen ihre Trainingszeiten nach Biogramm ab, Kliniken legen den Zeitpunkt von Operationen oder Blutübertragungen in die biorhythmisch günstigste Zeit. Die Kompliziertheit der Rhythmen-Vorausberechnung beschränkte die Verwendung dieser Methoden bisher auf einen relativ kleinen Kreis. Tausende von Menschen verlieren vorzeitig ihr Leben, fallen einem Unfall, einem Anfall oder einem Rückfall nach überstandener Krankheit zum Opfer, verbluten bei einer Operation, erliegen einer Embolie, einem Herzinfarkt oder werden durch eine Impfung zur biologisch unrichtigen Zeit für ihr ganzes Leben geschädigt – alles Ereignisse, die als „Schicksal" hingenommen werden, die in Wahrheit aber durch Beachtung ihrer Rhythmenkurven weitgehend vermeidbar gewesen wären.

Erfolge und Niederlagen

wie die nebenstehenden sind vorauszusehen! Für jeden Menschen läßt sich heute ein Biogramm erstellen, das zuverlässige Aussagen über seine augenblickliche und zukünftige Konstitution macht.

Sie nutzen Ihre Kräfte und Ihre Intelligenz in einer bisher nie gekannten Weise, wenn Sie nach einem speziell für Sie erstellten Biogramm leben. Alle vorbereitenden, wenig anstrengenden Arbeiten verlegen Sie in die Minusphase, und alle schwierigen Probleme gelingen Ihnen in der angezeigten Plusphase. Ihr Biogramm zeigt Ihnen einwandfrei, an welchen Tagen Sie zu Höchstleistungen fähig sind.

Ihr Biogramm zeigt Ihnen aber auch zuverlässig, an welchen Tagen Gefahr für Sie droht. Es sagt Ihnen, an welchen Tagen Sie als Kraftfahrer besonders vorsichtig fahren sollen (über 30 000 Beweise von Unglücksfällen an biorhythmisch kritischen Tagen liegen vor!) und an welchen Tagen Sie eine Operation oder Impfung tunlichst vermeiden sollten!

Jeder Tag ist wertvoll, und deshalb sollten Sie nicht zögern, sondern sich diese Vorteile sofort zunutze machen. Senden Sie noch heute die untenstehende Karte an das Institut für kosmobiologische Forschung.

Nr. 8122
Bitte ausschneiden, auf eine Karte kleben und mit 20 Pfennig Auslandsporto frankiert absenden an das

Kosmobiologische Institut der
BIORIT-AG
Postfach 122
ZÜRICH 43

Bitte senden Sie sofort per Nachnahme (sicherste Versandart) ein exakt berechnetes, 3fach geprüftes Jahres-Biogramm, bestehend aus 12 Monats-Biogrammkarten mit ausführlicher Anleitung, für 18 Mark 50 an diese Anschrift:

Name Vorname

Postleitzahl Ort

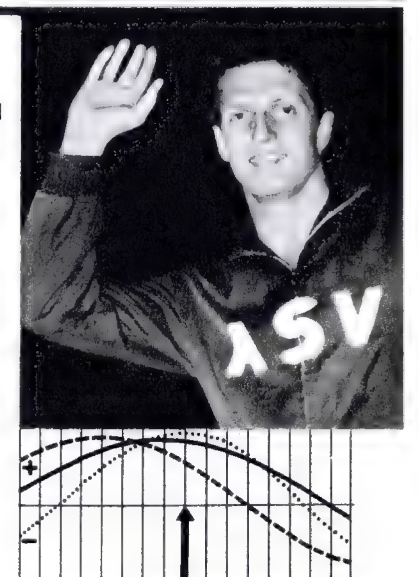
Straße

Tag Monat Jahr
Geburtsdatum

MARTIN LAUER

Bestleistung bei günstigem Rhythmenstand

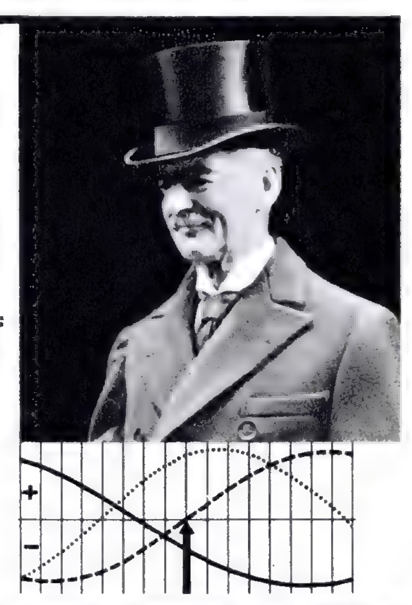
Der deutsche Leichtathlet Martin Lauer stellte am 22. 9. 1956 im Rahmen seines deutschen Zehnkampf-Rekords den Europa-Rekord über 110 m Hürden auf. Sein Biogramm zeigt an diesem Tag gleichzeitigen Hochstand aller drei Kurven, besonders des für körperliche Höchstleistungen sprechenden Rhythmus M.



NEVILLE CHAMBERLAIN

Ein schwarzer Tag der Weltpolitik

Der englische Premierminister Chamberlain versagte am 29. 9. 1938 verhängnisvoll bei der „Münchener Konferenz" mit Hitler. Sein Biogramm: M-Kurve (körperliche Leistung) gut, aber W-Kurve (Intuition, Fingerspitzengefühl) genau im kritischen Tag stark verminderter Leistungsfähigkeit und Intelligenzrhythmus I (Verhandlungsgeschick) negativ.



JAMES DEAN

Tödlicher Unfall am kritischen Tag

Der amerikanische Filmstar James Dean verunglückte am 30. 9. 1955 tödlich mit seinem Rennwagen. Sein Biogramm zeigt an diesem Tag: M-Rhythmus (Wagemut) positiv, aber W-Kurve (Intuition) unter dem Einfluß des kritischen Tages und Intelligenzrhythmus (Geistesgegenwart) im negativen Tiefstand.



3 Sinuskurven geben darüber Auskunft, in welcher Rhythmenlage Sie sich befinden. M-Rhythmus = körperliche Kräfte, W-Rhythmus = Intuition, Gefühl und I-Rhythmus = Intellekt, geistige Kräfte, Konzentration.

An der nordbayerischen Zonengrenze

Leider haben zahlreiche deutsche Touristen vergessen, daß die nördlichen Randgebiete Bayerns am Übergang zwischen Frankenwald, den Haßbergen und der Rhön zum Thüringer Wald altes Reiseland sind, in dem sich in den dreißiger Jahren viele tausend Erholungsuchende aus allen Teilen Deutschlands zu geruhsamer Entspannung trafen. In der Gegenwart, da das Gebiet durch die Tragik der deutschen Teilung Grenzland geworden ist, meiden vor allem die Autoreisenden die prachtvollen waldreichen Ecken zwischen Döbraberg und Wasserkuppe, weil die Wege in den mitteldeutschen Raum jäh unterbrochen sind und die Straßen nur parallel entlang des willkürlich gezogenen Grenzstreifens zwischen West und Ost verlaufen. Dabei zählen auch jetzt noch die ausgedehnten Waldmeere zu den herrlichsten Wandergebieten, die zu Recht Oasen der Stille und Ruhe genannt werden.

Als wirtschaftlicher Notstandsraum erhielt das Land in unmittelbarer Nähe der Zonengrenze in den letzten Jahren ein großartig verbessertes Straßennetz, das dem Kraftfahrer nur Vergnügen bereitet. Es wurden auch die Nebenstrecken modernisiert und ausgebaut, so daß sich der motorisierte Tourist mit seinem Wagen fast überall bequem und zügig bewegen kann. Auch an schönen Tagen ist auf den Straßen der Gegenverkehr gering und in den reizenden kleinen Walddörfchen kein hektischer Wochenendbetrieb anzutreffen, wie ihn der Städter von den Standard-Ausflugszielen seines Heimatortes her kennt.

Wenn Sie also einmal auf der Autobahn München–Bayreuth fahren, halten Sie ruhig weiter Nordkurs bis zur Ausfahrt Berg/Bad Steben, wenige Kilometer vor der noch zerstörten Autobahnbrücke nahe dem thüringischen Hirschberg. Von hier erreicht man auf aussichtsreicher Höhenstraße über Lichtenberg direkt das bayerische Staatsbad Steben. Wer bis in diese Ecke Nordostbayerns gekommen ist, besucht natürlich die bedeutende Industrie- und Handelsstadt Hof, wo ein Bummel durch den über 55 Hektar großen Stadtpark „Theresienstein“ mit dem eindrucksvollen Aussichtspunkt Labyrinthberg als recht lohnenswert gilt. Über weite Höhen und durch romantische Täler weist die Straße von Bad Steben nach Geroldsgrün–Nordhalben zu dem abseits von Lärm und Hetze gelegenen Bergstädtchen Teuschnitz. An der Grenze entlang zieht sie nach Tschirn–Haßlach–Steinbach am Wald und auf dem Rennsteig bis nach Kleintettau/Tettau. Wanderfreunde stellen den Wagen in den heimeligen Frankenwald-Sommerfrischen unter und laufen in der herrlichen Waldluft. Der Hausarzt rechnet das hoch an. Zur Lauenhainer Höhe, nach Ebersdorf, Ludwigsstadt/Falkenstein und auf die über tausend Jahre alte Burg Lauenstein führen nämlich nicht nur Straßen, sondern auch verschwiegene Wanderpfade.

Hinter Tettau-Schauberg klettert die Waldstraße schließlich nach Langenau und Buchbach hinauf, um – immer mit Blick auf die Höhenzüge des Thüringer- und Frankenwaldes – dann ins Haßlachtal nach Pressig und Kronach einzumünden. Auch nach Westen hin streifen wir nach dem Besuch der Lukas-Cranach-Stadt Kronach geschichtsreiche Stätten mit klangvollen Namen, wie das mit alten Schlössern gezierte Mitwitz, die Veste Coburg, eine der größten und schönsten Burgen des deutschen Mittelalters, Dietersdorf und – der Bundesstraße 279 folgend – das Kreisstädtchen Königshofen sowie das Saalebad Neustadt. -Ba

Touristische Notizen

Bergbahn erschließt Wandergebiet. Eine neue Seilbahn führt in Österreich auf die Wurzeralm bei Spittal am Pyhrn. Die Bergstation liegt 1460 Meter hoch und erschließt ein Wander- und Erholungsgebiet.

Jagd auf Haie vor Helgoland. Am 8. Juni beginnt in den Gewässern um die Nordseeinsel Helgoland die Saison für den Fang von Haien. Bis zum 24. September fahren täglich zwei Boote in die Fanggründe in der Nähe der Insel aus.

Alpenwege neu markiert. Über 70 Kilometer Wanderwege im Bereich der Sektion Oberpinzgau des Österreichischen Alpenvereins sind neu markiert worden. Sie liegen im Gebiet der Warnsdorfer Hütte, der Zittauer Hütte und der Richterhütte in den Salzburger Alpen.

Kurswagen Hamburg–Ossiacher See. Vom 27. Mai bis 29. September läuft heuer täglich ein Kurswagen von Hamburg über Hannover–Würzburg–München nach Feldkirchen in Kärnten und St. Veit a. d. Glan. Damit gelangen die Reisenden ohne umzusteigen an den Ossiacher See, den zweitwärmsten der Kärntner Badeseen.

Dauerkarte für Bodensee-Schiffahrt. 25 DM kostet eine Sieben-Tage-Karte, die von den Vereinigten Schiffahrtsverwaltungen auf dem Bodensee und Rhein ausgegeben werden. Die Karte gilt in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis für sieben aufeinanderfolgende Tage von jedem gewünschten Zeitpunkt an, und zwar für die erste und zweite Schiffsklasse einheitlich. Eine Verlängerungskarte für drei Tage ist für 8 DM zu haben. Mit den Dauerkarten können alle Bodenseeschiffe beliebig oft benützt werden. Außerdem gelten sie auf den Eisenbahnstrecken rund um den See und für die Bergbahnen Rorschach-Heiden und Rheineck-Walzenhausen.

Ermäßigung auf Interzonenstrecken. Zu Pfingsten werden auf den Strecken der Interzonenbusse bei Lösung von Karten für Hin- und Rückfahrt nach und von Berlin 25 Prozent Ermäßigung auf den normalen Fahrpreis gewährt.

Segelkurse auf der Insel Lindau. Die Bodensee-Yachtschule in Lindau führt den ganzen Sommer über Lehrgänge von mindestens einwöchiger Dauer und Segelreisen um den Bodensee durch. Ein Seglerheim steht zur Verfügung. ADAC-Mitglieder erhalten Ermäßigung auf die Kursgebühren.

Neue Rheinfähre bei Köln. Nördlich von Köln zwischen Hitdorf und Köln-Langel wurde ein neues Rhein-Fährschiff in Dienst gestellt, das bis zu 24 Pkw und in der Fahrgastkabine 25 Personen auf Sitzplätzen und 25 Passagiere auf Stehplätzen befördern kann.

Fähre nach Föhr. Vom 1. Juni an wird eine neue Personen- und Autofähre zwischen Dagebüll und Wyk auf der Insel Föhr verkehren. Das Schiff verkehrt nach Tideplan.

Keltersammlung im Weinmuseum. Eine Sammlung von 17 Keltern ist dem Weinmuseum in der Brömserburg in Rüdesheim angegliedert worden. Das Museum besitzt unter anderem 1200 Gläser, Pokale und Krüge aus vielen Jahrhunderten.

Weltmusikfest in Kerkrade. Das holländische Städtchen Kerkrade in der Provinz Limburg ist Schauplatz des 4. Weltmusikfestes vom 20. Juli bis 15. August. 151 Fanfarenzüge, Harmonie- und Sinfonieorchester haben sich in der Amateurklasse dazu gemeldet. 100 Gesellschaften aus 14 Ländern beteiligen sich an den Paradewettstreiten. Eröffnet wird das Weltmusikfest am 20. Juli mit einem Konzert des Amsterdamer Concertgebouw-Orchesters.

Katschbergstraße weiter verbessert. An der Katschbergstraße, die einstmals der Schrecken aller Autofahrer war, wurden weitere Verbesserungen gemacht. Die Nordrampe von St. Michael zur Paßhöhe (1641 Meter) wurde staubfrei, auf 14% Steigung entschärft und hat nunmehr eine Breite von sechs Metern. Man hofft, noch in diesem Jahr die gesamte Straße den heutigen Verkehrsverhältnissen anpassen zu können.

Hahnenklee-Bockswiese erhielt Wandelhalle. Mit dem Bau einer offenen Wandelhalle wurde der Ausbau des Konzertplatzes im großen Park von Hahnenklee-Bockswiese abgeschlossen.

Burgenland bietet 7000 Fremdenbetten. Durch die Eröffnung neuer Gasthöfe und Hotels in den verschiedenen Ferienorten des Burgenlandes hat sich die Zahl der Fremdenbetten in Österreichs östlichstem Bundesland auf 7000 erhöht. Auch wurde der Ausbau der Badeanlagen in den Orten entlang des Neusiedler Sees weiter vorangetrieben.

Fallschirme über dem Traunsee. Als Auftakt des reichhaltigen Sommerprogramms anläßlich der 100-Jahr-Feier der Salzkammergut-Stadt Gmunden als Kurort findet am 17. Juni ein großes Fallschirmspringen über dem Traunsee statt.

INTERESSIERT SIE, DASS . . .

. . . bereits im kommenden Jahr in Wangen bei Starnberg mit dem Bau der 185 km langen Autobahn München–Lindau angefangen wird? Zunächst soll die Strecke Wangen–Spatzenhausen nahe Murnau (45 km) fertiggestellt werden.

. . . in der Sommersaison die Beförderung von Kraftwagen als „Reisegepäck" auf der Strecke Genua–Rom möglich ist? Der Transport der Autos erfolgt mit den fahrplanmäßigen Schnellzügen Genua ab 21.27 Uhr und Rom ab 0.17 Uhr.

. . . im Engadin vom Juni bis September ein Bild-Wettbewerb „Fotojagd durchs Engadin – Bergell – Puschlav" durchgeführt wird? Es handelt sich hier um eine Entdeckungsfahrt durch das Engadin, wobei die Teilnehmer 15 im Bordbuch angegebene Fotos aufnehmen und dazu gestellte Fragen beantworten müssen.

. . . in Wees bei Flensburg ein Hotel für Kleinkinder, das „Spatzennest", eröffnet wurde? Eltern, die auf Reisen gehen wollen, haben hier die Möglichkeit, ihr Baby in gute Pflege zu geben.

. . . am Millstätter See in Kärnten die erste österreichische Tauchsportschule besteht? Unter sachkundiger Leitung können in der Schule Anfänger den Tauchsport erlernen.

. . . die Vereinigte Arabische Republik (Ägypten) als 21. Land in der Bundesrepublik ein touristisches Informationsbüro eröffnet hat? Es befindet sich in der Weißfrauenstraße in Frankfurt am Main.

. . . das berühmte Bath-Festival vom 14. bis 24. Juni stattfindet? Bath ist eines der ältesten und elegantesten Heilbäder Englands.

. . . die Bundesstraße 19 im Abschnitt Ulm–Oberstdorf zu einer Schnellstraße ausgebaut wird? Im Sommer will man die erneuerte Strecke Memmingen–Wolfertschwenden dem Verkehr übergeben, anschließend erfolgt der Neubau auf neuer Trasse bis Kempten im Allgäu.

. . . am Schloßgarten in Stuttgart ein neues Großhotel gebaut wurde, das über 190 Fremdenbetten verfügt? In einer Tiefgarage des Hauses und in Einzelgaragen können 400 Autos untergestellt werden.

. . . auf der Rhone zwischen Lyon und Avignon bis Ende Oktober jeweils samstags und vom 4. Juli bis 29. August auch mittwochs Personenschiffe verkehren?

. . . das traditionelle Hamburger Vogelschießen, das schönste und älteste Volks- und Heimatfest in der Hansestadt, vom 20. bis 25. Juni abgehalten wird?

Lufttaxis fliegen nach Sylt. Der Nato-Flugplatz von Westerland auf Sylt wurde für Landungen von Privatflugzeugen zu bestimmten Zeiten freigegeben. Sie dürfen von Montag bis Freitag von 17 bis 18 Uhr und an Samstagen von 13 bis 14 Uhr landen. Vom 1. Juni bis 30. September wird ein Lufttaxidienst zwischen Hamburg-Fuhlsbüttel und Westerland an allen Werktagen aufrechterhalten.

Stündlich Autofähre Friedrichshafen–Romanshorn. Während des Sommers verkehrt die Autofähre über den Bodensee von Friedrichshafen nach Romanshorn stündlich in der Zeit von 8 Uhr (ab Friedrichshafen) bzw. 9 Uhr (ab Romanshorn) bis 20 bzw. 21 Uhr.

Dachsteinhöhlen geöffnet. Die Rieseneishöhlen im Dachsteingebiet sind wieder geöffnet. Die Führungen beginnen an der Schönbergalpe, auf der sich auch die Mittelstation der Dachsteinseilbahn befindet, die von Obertraun aus auf den Krippenstein führt.

Europäische Wochen in Passau. 17 Veranstaltungen, Konzerte, Schauspiele, Opern, Operetten und Vorlesungen, stehen auf dem Programm der Passauer Europäischen Wochen, die am 29. Juni eröffnet werden und bis zum 17. Juli dauern.

22 Campingplätze in Vorarlberg. Im Sommer stehen im österreichischen Bundesland Vorarlberg 22 Zeltplätze zur Verfügung.

Rollende Kirche auf Campingplätzen. In Neumünster wurde eine „fahrbare Kirche" mit 100 Plätzen eingeweiht. Ein Sattelschlepper zieht den Kirchenwagen im Sommer von Campingplatz zu Campingplatz.

ADAC-Hotel in irischem Herrensitz. „Aclare House", ein einstiger Herrensitz, 60 Kilometer nördlich der irischen Hauptstadt Dublin und 20 Kilometer von der Westküste des Landes entfernt, wurde zu einem Hotel umgestaltet, das als ADAC-Vertragshotel vor allem für Angler besonders gute Möglichkeiten bietet. Zum Hotel gehört ein 400 Morgen großes Gut. Ausflüge zu Pferd sind möglich.

Von Calais nach Dover. Bis zu 130 Automobile und 850 Passagiere kann ein neues Fährschiff aufnehmen, das zwischen Dover und Calais verkehrt und kürzlich in Dienst gestellt wurde. Mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten legt es die Strecke zwischen den beiden Kanalhäfen in einer Stunde und 25 Minuten zurück. Während der Hauptreisezeit sind vier Hin- und Rückfahrten am Tag vorgesehen.

Das Wichtigste über die Schweiz vermittelt eine Broschüre von 30 Seiten, die der Impuls-Verlag, Heidelberg, herausgebracht hat. Unter dem Titel „Schweiz – kleines Land ganz groß" ist sie im Buchhandel zum Preis von 70 Pfennig zu haben.

Hubschrauberdienst nach de Efteling. Fahrplanmäßig fliegt jeden Samstag um 14.20 Uhr vom Flugplatz Eindhoven ein Hubschrauber zu dem niederländischen Erholungspark de Efteling. Der Hubschrauber hat Anschluß an die planmäßigen Flüge aus Duisburg. Sonntags um 18 Uhr fliegt der Hubschrauber nach Eindhoven zurück.

Marionettentheater in München. Münchner Studenten eröffneten ein Marionettentheater „Die Spieldose" im Künstlerhaus am Lenbachplatz. Ein weiteres Marionettentheater besitzt die bayerische Landeshauptstadt in der Blumenstraße.

Lufthansa vertritt Luxair. Die Deutsche Lufthansa vertritt die neugegründete luxemburgische Luftverkehrsgesellschaft Luxair im Bundesgebiet und in Westberlin. Luxair befliegt bisher fünfmal wöchentlich die Strecke Frankfurt–Luxemburg.

Schnellverkehr Büsum–Helgoland. Das Seebäderschiff „Seute Deern" verkehrt in diesem Sommer zwischen Büsum und Helgoland (ab Büsum 8.45 Uhr, an Büsum 19.30 Uhr) jeden Mittwoch, Samstag und Sonntag außer am 24. Juni. Die Fahrzeit beträgt höchstens zweieinhalb Stunden.

Reisen in Israel erleichtert eine Broschüre „Ein Reisebegleiter in Israel", die beim Offiziellen Israelischen Verkehrsbüro in Zürich zu beziehen ist. Sie informiert über Paß- und Visumfragen, über Preise, Devisen- und Zollvorschriften, gibt Hinweise für Autoreisende und auf Unterkunftsmöglichkeiten und beantwortet alle wichtigen Fragen, die im Zusammenhang mit einem Aufenthalt in Israel auftauchen.

Druckkunstmuseum in Mainz. Aus Anlaß der 2000-Jahr-Feier der Stadt Mainz wird am 24. Juni das erweiterte Gutenberg-Museum als „Weltmuseum der Druckkunst" eröffnet. Frühe Drucke sind die Kostbarkeiten dieses Museums, das auch mit der weiteren Entwicklung der Druckkunst und der Herstellung von Papier bekanntmacht.

Würzburger Mozartfest zum 35. Male. 14 Konzerte umfaßt das Würzburger Mozartfest, das heuer zum 35. Male in der Zeit vom 16. bis 30. Juni stattfindet. Im Mittelpunkt der Veranstaltungen stehen fünf Symphoniekonzerte im Kaisersaal der Residenz.

KLEINER REISERAT

Billiger Spessart

Seit auch noch die Autobahn fertig ist, steigen die Preise im Spessart, und wo einst die Räuber auf ihre Opfer lauerten, wissen die Leute auch heute, was die Täler weit und die Höhen wert sind. Von Frankfurt aus rollen die Invasionsgeschwader Sonntag für Sonntag gen Osten, weil es schließlich im Taunus noch teurer ist und weil dort noch mehr Nachbarn hinfahren.

Spessart für 3,50 DM gibt es noch in Wildensee, einem Dörfchen, das so klein ist und zu dem eine so schmale Straße führt, daß es bisher nur die Feinschmecker entdeckt haben, die es schon seit Generationen besuchen, wie man aus dem vertraulichen Ton hört, den sie dem Wirt und Bürgermeister gegenüber anschlagen.

In der Tat gibt es hier noch ein deftiges Mittagessen einschließlich einheimischem Äpelwoi für 2,50 DM oder darunter. Dabei ist dieses Preisparadies im Räuberwald von Frankfurt aus in einer Stunde zu erreichen.

Auf der Autobahn geht es bis zur Ausfahrt Stockstadt kurz vor der Mainbrücke. In der für Wildensee zuständigen Kreisstadt Obernburg zweigt man ab und folgt bis Sommerau dem Elsavatal, das hier von links ins Maintal einmündet. Wo die Straße in Sommerau mit entschiedenem Bogen in Richtung Heimbuchenthal und B 8 umbiegt, machen wir ebenso entschieden rechtsum. Zehn Kilometer Waldtal kommen dann, wo sich nicht nur im übertragenen Sinn Füchse und Hasen gute Nacht sagen. Am hellen Tage treten hier die Rehe zum Äsen aus dem Dickicht. Am Ende dieses Tales streckt sich langhingezogen das Dorf. Bis ganz ans Ende der 150-Einwohner-Gemeinde muß man fahren, um zum natürlich einzigen Wirtshaus zu kommen. Wer hier als Pensionsgast seinen Urlaub verbringen will, muß früh im Jahr ein Briefchen schreiben, weil es viele Stammgäste gibt.

Wildensee ist Ausgangspunkt für Wanderungen, die durch den halben Südspessart führen können. Allerdings tut man gut daran, am Abend wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren, denn „verkehrstechnisch" hat Wildensee nicht viel zu bieten. Man muß schon sehen, wie man aus eigener oder mit eigenen Wagens Kraft hinkommt. Über Wie und Wo der zahlreichen Spessart-Wanderwege informiert einen eine Karte in der Gastwirtschaft, vor und hinter der man immer einen Parkplatz findet. *H. S.*



Test: RENAULT R 4 (Fortsetzung von Seite 502)

nach Wagenbelastung und Motorbeanspruchung zwischen 5,5 und 8,5 Liter/100 km. Sparsamer läßt sich ein Wagen dieser Art nicht denken, und sollte sich herausstellen, daß jedem R 4 Super besser bekommt als Normalbenzin, wäre auch das bei den niedrigen Verbräuchen kein Malheur.

Für den Preis dieses Wagens von rund 3400 DM konnte man bisher einen Kleinwagen kaufen, aber keinen R 4. Er bietet für dieses Geld, was eine konventionelle Kleinwagenkonzeption nicht vermitteln kann, nämlich viel mehr Innen- und Laderaum, weit mehr Federungs- und damit Fahrkomfort, folglich auch Geländegängigkeit, die bei der Konstruktion des R 4 scharf im Auge behalten wurde. Vor allem aber bietet er einen wassergekühlten Reihen-Vierzylindermotor, noch dazu mit absolut frostsicherer (bis Minus 40° C) wartungsfreier Kühlanlage.

Das bietet der R 4 . . .

Bei nur 3,66 m Gesamtlänge mehr Nutzraum und mehr Fahrkomfort als in dieser Preisklasse von Wagen nach konventionellem Kleinwagenrezept geboten werden kann – eine Karosserieform, die nicht mitleidig belächelt, sondern respektiert wird – auswechselbare Karosserieteile – problemfreie Straßenlage – 746-ccm-Viertakt-Vierzylindermotor mit frostsicherer wartungsfreier Wasserkühlung – wartungsfreies Fahrwerk – Ölwechsel alle 5000 km (nur 2,5 Liter Öl) – einfache, aber gut durchdachte und vollständige Ausstattung – durch lange Federwege notwendige Einstellungsmöglichkeit der Scheinwerfer (von außen) – kleinen, nur 9,6 m messenden Wendekreis – Ausbau der Rücksitzbank zur Vergrößerung der Ladefläche.

Preis: 4290 DM einschließlich Heizung Steuer: 116 DM

. . . was noch geboten werden sollte . . .

Bessere Nutzung der Motorleistung durch ein Viergang-getriebe (Preisfrage?) – Sperre für den R-Gang – Reifen, die nicht hart trommeln – etwas größeren als 26-Liter-Tank – größere Scheibenwischer – absolut wasserdichte Spritzwand – praktischere Tür-Innenklinken – noch bessere Geräuschabschirmung – sehr zum Vorteil des „Export“: die 28 DIN-PS des „Super“ ohne Aufpreis (mehr Bauaufwand kaum nennenswert).

Weiter bietet der R 4 größere als Kleinwagenreifen, nämlich die Dimension 135 x 330. Er enthält nichts an primitiver Trieb- oder Fahrwerksmechanik. Renault hat ihn auch geschickt geformt, da weiß der dümmste Nachbar nicht mehr, was er belächeln soll. Das Innere des R 4 ist kein Salon, alles ist Zweckmäßigkeit, aber darum durchaus nicht unwohnlich. Die vier Türen lassen keine Ein- und Ausstiegprobleme aufkommen, und aus der Kombiform ergibt sich ein Laderaum von rund 365 dm³ bis zur Oberkante der Rücksitzbank, der durch die Hecktür bequem zugänglich ist. Mit dieser Auslegung und Aufmachung, mit den kleinen Unterhaltskosten, dem geringen Pflegebedarf (kein Abschmieren, niemals Kühlwasser nachfüllen) gibt der R 4 seinen Interessenten eine Reihe einleuchtender Hinweise auf seine gewiß nicht alltäglichen Fähigkeiten. Hatte sich mancher nicht eine moderne Ausgabe des Citroën 2 CV gewünscht. Nun hat sie Renault gebaut.

Fahr- und Triebwerk des R 4 machen einen soliden Eindruck, die Karosserie indessen, durchaus nicht unstabil wirkend, ist ein Leichtbauprodukt ersten Ranges, und nur so konnte das Gesamtgewicht des nur 3,66 m langen, aber fast 1,5 m breiten und etwa ebenso hohen Wagens auf nur 600 kg gebracht werden. Im besetzten Zustand kommt es zu rund 1,45 m Wagenhöhe, doch die Bodenfreiheit beträgt dann immer noch 20 cm! Vorn wider Erwarten nur 1,20 m, hinten jedoch 1,34 m Ellenbogenfreiheit. Vorn ist je nach Sitzstellung mit 45–53 cm viel Beinfreiheit, hinten für einen Kurzwagen mit 24 – 32 cm sehr viel Kniefreiheit gegeben. Vorn etwa 11 cm, hinten etwa sechs cm Kopffreiheit für eine 1,72 m große, fast 60 kg wiegende Person. Man sitzt auf diesen einfachen Rohrstühlen mit Gummiband- und darüber liegender Stoffbespannung großartig bequem und

ermüdungsfrei. Tadellose Rundumsicht. Für kräftige Durchlüftung ist gut vorgesorgt, außerdem ist für sehr heiße Tage ein praktisches Faltdach lieferbar. Zufriedenstellende Heizung (des großen Innenraums!), doch auch dieses Heizgebläse ist laut. Sehr gut angelegtes und ebenso geformtes Lenkrad mit allerdings kaum versenkter Nabe. Geräuschniveau im Wagen nicht gerade niedrig, aber keine ermüdenden Frequenzen, so hält man lange Strecken ohne böse Worte durch. Nur das Reifenpoltern der Michelin-X-Reifen (Gürtelreifen mit Stahleinlagen und langen Laufzeiten), kann außerordentlich lästig werden auf Pflaster wie auf Straßen, die nicht tischeben sind. Es liegen bereits Erfahrungen mit anders bereiften R 4-Wagen vor, die lehren, daß Renault es in der Hand hat, diesen Mißton aus der funktionstüchtigen R 4-Federung zu streichen. Extrem lange Federwege. Weich sind die Federn durchaus nicht. Diese Federung wirkt nur weich, weil sie die Dämpfung nicht stark hervorkehrt. Daher wiegt sich der Wagen gern, ohne aber schwammig weich in der Federung zu hängen, und wie zu erwarten steht, läßt sie ungewönlich viel, aber nicht beängstigend viel Kurvenneigung zu. Der Frontantrieb macht sich bemerkbar: Beim Start mit sehr viel Gas, da drehen die Räder leicht durch (elastische Glieder in der Kraftübertragung sind nicht vorhanden). Beim Start unter viel Gas und starkem Radeinschlag, da strebt das Lenkrad, mitveranlaßt durch Rückstellfedern in der Lenkung, eilig in die Nullage zurück. Das sind keine negativen Eigenschaften, sondern nur Eigenheiten, wozu auch die hohe Lenkuntersetzung von 1 : 20 gehört (viereinhalb Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), die die Lenkung recht indirekt macht. Dafür ist sie stoßfrei und leichtgängig, und vermittelt selbst noch auf Glatteis Bodenkontakt, wo sich im Test wieder einmal zeigte, daß eine langhubige Federung auf winterlichem Fahrboden und genauso im Gelände der Bodenhaftung der Reifen und somit auch der Fahrsicherheit bestens dient. Bremsen: Nicht die stärkste Seite des R 4, sondern „nur" gut, aber hier muß wiederholt werden, daß der Testwagen neu war. Weniger gut ist die Möglichkeit, aus dem (nichtsynchronisierten) I. Gang in den Rückwärtsgang zu geraten. Sonst ist die Schaltung so gut wie narrensicher und der dem Armaturenbrett entwachsende Schalthebel so praktisch angelegt wie die übrigen Bedienungsorgane. *JFD*

Personalien

Am 7. Juni feiert der Ehrenvorsitzende des ADAC-Gaus Württemberg, Direktor M. M. Johanas, seinen 80. Geburtstag. Der auf Korfu geborene Jubilar trat 1911 bei der Robert Bosch GmbH ein, der er fast 40 Jahre lang angehörte. 1920 wurde er mit der technischen Leitung des Verkaufs beauftragt. Dieses Amt hatte er bis 1954 inne. Ihm war es zu verdanken, daß kurz nach dem 1. Weltkrieg die Solitude GmbH gegründet wurde. Seit 1947 führte Direktor Johanas den ADAC-Gau Württemberg, dessen Leitung er 1959 abgab.

*

Der Kölner DKW-Generalvertreter Konrad Maassen wurde am 6. Mai 80 Jahre alt. 1928 übernahm er die Vertretung der Zschopauer Motorenwerke in Aachen und Köln. Seinen Betrieb baute er aus diesen Anfängen auf.

*

Im Alter von 87 Jahren starb der technische Seniorchef und geschäftsführende Gesellschafter des Webasto-Werks, Stockdorf, Wilhelm Baier. Die Firma Baier wurde 1901 gegründet und vom Vater des Verstorbenen und später von Wilhelm Baier und seinem Bruder Otto zu seiner jetzigen Leistungsfähigkeit geführt. Wilhelm Baier hat als Ingenieur und technischer Leiter des 1907 von Eßlingen nach Stockdorf bei München übergesiedelten Werkes 60 Jahre hindurch dessen Geschicke in großem Maße bestimmt. Wilhelm Baier, der sich vor allem für die jeweils neuzeitlichsten Fertigungsmethoden einsetzte, schuf die technischen Voraussetzungen für den Aufstieg des Werks.

*

Hans Dandesky, eines der ältesten Mitglieder des ADAC-Gaus Nordbaden, seit über 50 Jahren Mitglied des Clubs, wurde am 26. Mai 80 Jahre alt.

*

Hans Ornstein, ehemaliger Aufsichtsratvorsitzender der BP Benzin- und Petroleum-AG, vollendete sein 70. Lebensjahr.

*

Direktor Hans Reitz, Leiter der Verkaufsabteilung der Fichtel und Sachs AG für Kfz-Kupplungen und Stoßdämpfer, wurde am 24. April 65 Jahre alt. 1931 trat er in die Verkaufsabteilung von F & S ein.

*

Zum stellvertretenden Vorsitzenden der Geschäftsführung der SKF Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt, wurde Direktor Bengt Astedt und als stellvertretendes Mitglied der Geschäftsführung Direktor Karl Edvard Sandquist berufen.

*

Der technische Werkleiter der Blaupunkt-Werke GmbH, Hermann Menzl, wurde 60 Jahre alt. 1932 trat er in die Ideal-Werke AG ein, aus der 1938 die Firma Blaupunkt hervorging. Seit 1953 ist Menzl technischer Werkleiter.

*

Carl Pollich, Chefkonstrukteur der Hanomag-Diesellastwagen, wurde am 7. April 65 Jahre alt. Zusammen mit Fidelis Böhler war er der „Vater“ des 500-ccm-10-PS-Hanomag „Komißbrots“, das 1924 herauskam.

*

Sein 60. Lebensjahr vollendete Walter Knüppel, Geschäftsführer des Wirtschaftsverbandes der deutschen Kautschukindustrie. Vor einigen Monaten konnte er auf eine 25jährige Organisationstechnik in der Kautschukindustrie zurückblicken.

*

Prof. Dr.-Ing. E. h. Heinrich Nordhoff, Generaldirektor des Volkswagenwerkes, wurde in Stockholm in Anerkennung seiner Verdienste um die Beziehungen zwischen Schweden und Deutschland im Namen des Königs Gustav Adolf VI. zum Kommandeur des Vasa-Ordens ernannt und mit dem Kommandeurkreuz erster Klasse ausgezeichnet.

*

Der Kundendienstleiter der Continental Gummi-Werke AG, Prokurist Alfred Eilmann, beging am 1. April sein 40jähriges Dienstjubiläum. Bereits seit Beginn seiner Tätigkeit bei Continental hat er im Bereich des Kundendienstes zu tun. In den Gremien der deutschen Kautschukindustrie ist er maßgeblich tätig.

*

Am 1. Mai wurde Bundesinnungsmeister Willy Dost, Vorsitzender des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks, 60 Jahre alt. Dost ist seit 30 Jahren Inhaber einer der größten Betriebe seiner Branche in Niedersachsen. Um die Position des Kfz-Handwerks und um dessen neue Struktur hat er sich in den letzten 15 Jahren bleibende Verdienste erworben.

Fritz **Berg**, der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, wurde auf zwei Jahre wiedergewählt. Auch die Vizepräsidenten wurden im Amt bestätigt.

*

Im Alter von fast 67 Jahren starb Dr.-Ing. E. h. Eugen **Fervers**, Vorsitzender des Vorstandes der Goetzewerke Friedrich Goetze AG, Burscheid. 1925 war er in die Betriebsleitung der Goetzewerke eingetreten, die er zu weltweitem Ansehen formte und führte. Sein hohes soziales Verantwortungsbewußtsein machte ihn zu einer überragenden Unternehmerpersönlichkeit. Die Goetzewerke bestehen heuer seit 75 Jahren.

*

Dr. Giorgio Erberto **Kovacs**, Vorstandsmitglied der Südpetrol AG für Erdölwirtschaft und der Erdölraffinerie Ingolstadt AG, starb im Alter von 67 Jahren.

*

Magokichi **Yamaoka**, bedeutender japanischer Dieselmotoren-Industrieller, der den Rudolf-Diesel-Gedächtnis-Hain in Augsburg stiftete, starb im Alter von 73 Jahren.

*

Erasmus **Grüttefin**, Leiter der Werbe- und Presseabteilung der Alfred Teves AG, wurde Vorsitzender des Sportausschusses des Verbandes der Fahrrad- und Motorradindustrie.

*

Sein 25jähriges Dienstjubiläum beging Dipl.-Kaufmann Karl **Lühn**, Vorstandsmitglied und Leiter des Finanz- und Rechnungswesens der Phönix Gummi-Werke AG.

*

Josef **Kirmaier**, der Leiter des Sportfunkes beim Bayerischen Rundfunk, wurde am 11. Mai 65 Jahre alt. Als „typischer" Altbayer mit einer nicht aus der Ruhe zu bringenden Wesensart ausgestattet, genießt Kirmaier bei den Hörern des Bayerischen Rundfunks große Sympathien.

*

Sein 70. Lebensjahr vollendete am 7. Mai Dr. Hermann **Knott**, der vom Mai 1948 bis Oktober 1959 Treuhänder der Volkswagenwerk GmbH war und anschließend Justitiar des Unternehmens wurde. Die vielfältigen Rechtsfragen im Bereich der weltweiten Beziehungen des Volkswagenwerks sind das Aufgabengebiet von Dr. Knott, der sich darin große Verdienste um das Unternehmen erworben hat.

*

50 Jahre alt wurde Wilhelm **Muthmann**, Mitinhaber und Geschäftsführer des Fahrzeugwerks Blumhardt, Wuppertal-Vohwinkel, der dem Vorstand des VDA angehört und bei der Entwicklung von einheitlichen europäischen Anschlußmaßen für Sattel-Kfz hervortrat.

Wo darf ein Motorboot fahren?

Das größte Problem für die Eigner von Motorbooten ist nicht etwa die Beschaffung eines Bootes und eines Motors, auch nicht unbedingt ein Liegeplatz im Wasser oder ein Winterlager, sondern vielmehr die Frage, wo man mit seinem Boot innerhalb der Bundesrepublik überhaupt fahren darf.

Wir haben uns bemüht, in der nachstehenden Aufstellung alle deutschen Binnen-Gewässer mit ihren wichtigsten Bestimmungen zu behandeln.

Binnenschiffahrts-Straßennetz

Das „Deutsche Binnenschiffahrts-Straßennetz" kann von allen Sportbooten einschließlich Motorbooten benutzt werden, wenn diese Boote den Vorschriften entsprechen, dort – wo es gefordert wird – registriert sind und sich an die Verkehrsvorschriften halten.

Bei dem „Deutschen Binnenschiffahrts-Straßennetz" handelt es sich um Rhein, Neckar, Main, Lahn, Mosel und Saar, um Weser, Elbe und Ilmenau, Ems und Leda sowie um den Elbe-Lübeck-Kanal und den Schiffahrtsweg Rhein–Kleve. Außerdem um Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhrwasserstraße, Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal, Elisabethfehn-Kanal und Oldersum-Emden-Kanal. Für das Befahren vor allem der Kanäle bestehen jedoch zum Teil Sondervorschriften für Motorboote, die es erforderlich machen, Ausnahmegenehmigungen für eine einmalige Durchfahrt zeitgerecht zu beantragen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Abschnitten von Rhein, Neckar und Lahn sowie auf allen Kanälen sind so vielfältig und kompliziert, daß sie an dieser Stelle zuviel Raum einnehmen würden. Wir empfehlen daher dringend, sowohl die „Binnenschiffahrts-Straßenordnung" vom 19. 12. 1954 als auch die „Rheinschiffahrtspolizeiverordnung" vom 24. 12. 1954 jeweils zu Rate zu ziehen.

Bayerische Seen. Das Befahren aller bayerischen Seen mit Motorbooten erfordert die Bewilligung des See-Eigentümers und eine wasserrechtliche Erlaubnis. Während diese Genehmigungen für Segelboote, Ruderboote und Paddelboote und alle anderen Wasserfahrzeuge, die nicht motorangetrieben sind, verhältnismäßig einfach zu erlangen sind, ist die Zulassung von Motorbooten auf den bayerischen Seen „fast aussichtslos". Dort, wo sie erfolgt, beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit 30 km/h – soweit nicht in Einzelfällen anders vorgeschrieben wird –, wobei ein Mindestabstand von 300 m zum Ufer einzuhalten ist. Innerhalb dieser Zone, die möglichst senkrecht zum Land durchfahren werden muß, darf die Geschwindigkeit nicht mehr als 10 km/h betragen.

Anträge auf Zulassung von Motorbooten für die bayerischen Seen sind an die örtlichen Seenverwaltungen zu richten. Da diese Zulassungen jedoch kontingentiert und noch dazu sehr teuer sind, können Auswärtige in der Praxis nicht mit einer Genehmigung rechnen.

West-Berlin. Auf den Hauptwasserstraßen von West-Berlin, der Havel, Teltow-Kanal, Spree und dem Gribnitz-Kanal sowie dem Britzer Zweigkanal und den übrigen Nebenwasserstraßen einschließlich der innerberliner Kanäle und Häfen ist die Höchstgeschwindigkeit für Motorboote unterschiedlich vorgeschrieben. Sie beträgt auf den Seen und breiteren Flußstrecken bis zu 25 km/h, auf den übrigen Flußstrecken 20 km/h und auf den Kanälen 12 km/h, ausgenommen die innerberliner Wasserstraßen mit 7,5 km/h und der Spandauer Schiffahrtskanal mit 4 km/h. Auf den Nebenwasserstraßen beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf Flußstrecken 12 km/h und auf Kanälen 10 km/h.

Bodensee. Die Verhältnisse für Motorbootfahrer auf dem Bodensee sind überaus kompliziert. Sportboote aller Art dürfen den Bodensee nur befahren, wenn sie eine Zulassung von den zuständigen Behörden besitzen. Hiervon sind nur kleine Segelboote, Ruderboote und Paddelboote sowie Schlauchboote befreit. Die Führer aller anderen Sportboote müssen über ein „Bodensee-Schifferpatent" verfügen.

Im übrigen müssen alle Boote vom Ufer einen Abstand von mindestens 200 m einhalten und dürfen diesen Bereich zum Ufer hin nur senkrecht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h befahren.

Donau. Die deutsche Donaustrecke darf mit Sportbooten aller Art, also auch mit Motorbooten, befahren werden. Wichtig zu wissen ist allerdings, daß die Motorboote aller Art nicht besonders registriert sein müssen, sondern nur beiderseits am Bug in 10 cm hohen Buchstaben ihren Namen zu führen brauchen. Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen im großen und ganzen auch nur in Häfen, vor Anlegeplätzen, Flößen usw. sowie bei der Vorbeifahrt an Schiffen oder Booten.

Binnen- und Stauseen. Für die Benutzung aller deutschen Binnen- und Stauseen ist grundsätzlich die Erlaubnis des zuständigen Wasserbauamtes bzw. der zuständigen Verwaltung erforderlich, soweit diese Seen überhaupt für Sportboote oder gar für Motorboote zugelassen sind.

Diemelsee und Edersee. Mit Ausnahme von Paddelbooten, Kanus und Schlauchbooten, auch mit Treibersegeln oder Außenbordmotoren bis zu 2,5 PS, ist das Befahren beider Seen nur mit Genehmigung des Wasser- und Schiffahrtsamtes Hann.-Münden gestattet. Obwohl für den Edersee nur 400 Boote zugelassen sind, werden für eine kurzfristige Benutzung einige Gästezulassungen ausgestellt. Alle näheren Bestimmungen sind für beide Seen aus der Verordnung vom 2. 4. 1960 zu ersehen. Die Höchstgeschwindigkeit für Motorboote beträgt auf den freien Seenflächen 15 km/h und in einer Ufer-Entfernung von weniger als 100 m nur 8 km/h.

Halterner Stausee. Für das Befahren dieses Stausees mit Sportfahrzeugen aller Art ist eine Erlaubnis der Wasserpolizeibehörde beim Regierungspräsidenten in Münster erforderlich, die von der Kreisverwaltung Recklinghausen erteilt wird. Da für den See insgesamt nur 2000 Boote zugelassen sind, ist eine Genehmigung für Auswärtige kaum zu erhalten.

Hengstey- und Harkortsee. Das Befahren beider Seen mit der zwischen ihnen liegenden Strecke der Ruhr und dem Unterlauf der Lenne ist ebenfalls nur mit einer besonderen Genehmigung möglich, die beim Wasserwirtschaftsamt in Hagen beantragt werden kann.

Alle motorangetriebenen Fahrzeuge dürfen höchstens 15 km/h fahren und die Seen nicht außerhalb der Fahrrinne benutzen.



Amerika, du hast es besser. Freie Fahrt auf so ziemlich allen Gewässern eines ganzen Kontinents.

Maschsee. Die Genehmigung für das Befahren des Maschsees bei Hannover wird vom Oberbürgermeister von Hannover ausgestellt, jedoch nicht für Motorboote und auch nicht für Segelboote mit mehr als 15 qm Segelfläche.

Möhnesee. Motorboote und andere Boote mit Hilfsmotoren sind auf dem Möhne-Stausee nicht zugelassen. Für alle anderen Boote ist eine Erlaubnis erforderlich, die u. a. bei den Bootsverleihstellen zu erhalten ist.

Schluchsee. Für kleine Sportfahrzeuge kann beim Forstamt Schluchsee eine Erlaubnis für das Befahren des Gewässers beantragt werden. Grundsätzlich verboten ist jedoch die Verwendung von Motoren aller Art.

Steinhuder Meer. Für dieses Gewässer ist ebenfalls eine besondere Erlaubnis für Motorboote und auch andere mit Kleinmotoren angetriebene Boote erforderlich, die von der Kreisverwaltung des Landkreises Schaumburg-Lippe erteilt werden kann. Soweit in Einzelfällen Sportmotorboote überhaupt zugelassen werden, dürfen sie nur auf genau festgelegten Linien mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h fahren. Für Auswärtige ist es daher praktisch unmöglich, eine solche Erlaubnis zu erhalten.

Ruhr und ihre Stauseen. Auch für die Ruhr und ihre Stauseen ist insofern eine Zulassung erforderlich, als die keinem anerkannten Verein angehörenden Boote mit einem amtlichen Kennzeichen versehen sein müssen. Mit Ausnahme einzelner Geschwindigkeitsbeschränkungen darf die Höchstgeschwindigkeit von Motorbooten 16 km/h nicht überschreiten.

Titisee. Für diesen See im Schwarzwald sind keine Boote mit Motoren zugelassen, während andere kleine Wasserfahrzeuge (u. U. nach Genehmigung durch das Landratsamt Hochschwarzwald) das Gewässer befahren dürfen.

Wakenitz-, Ratzeburger See und Küchensee. Nach der Verordnung vom 7. 4. 1959 dürfen diese drei Gewässer ohne besondere Erlaubnis auch von Motorbooten benutzt werden. Über die Kennzeichnung der Boote, Verkehrsregeln, Lichterführung und Signale sowie die Geschwindigkeitsbeschränkung und einzelne Fahrverbote gibt die oben angeführte Verordnung genaue Auskunft.

E. Bondick



Fahrkurse für Fahrer von Wagen, deren Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h liegt, hat die British School of Motoring, mit 140 Filialen und 1600 Lehrfahrzeugen die größte Fahrschule der Welt, kürzlich eingeführt. Der Kurs umfaßt 15 Fahrstunden und theoretischen Unterricht. Gefahren wird auf der Rennstrecke von Brands-Hatch, auf normalen Straßen und auf einer speziellen Schleuderpiste. Die Kursteilnehmer müssen ein Jahr praktische Erfahrungen im Straßenverkehr haben und sich vor der Aufnahme in den Kurs einer Prüfung unterziehen.

*

Ein Rekordergebnis hat die schwedische Automobilindustrie im vergangenen Jahr in Produktion und Export erreicht. Der Ausstoß der Werke nahm von 128 400 Einheiten im Jahr 1960 auf 134 000 Einheiten zu. Die Volvo-Werke, Schwedens größter Automobilkonzern, produzierten 93 000 Einheiten und führten davon rund 46 800 aus.

*

Die BV-Aral AG hat zur Ausweitung ihres Tankstellennetzes in Österreich 80 Stationen der Mineralölfirma Hillebrand & Co., Wien, übernommen. Die Tankstellen werden auf die Erzeugnisse von BV-Aral umgestellt. Die Zahl der Tankstellen des deutschen Unternehmens stieg damit in Österreich auf über 1000 eigene und Lizenzstationen.

*

Rund 700 000 Kraftfahrzeuge will die japanische Industrie im Geschäftsjahr vom April 1962 bis einschließlich März 1963 bauen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren es 630 648. Geplant sind 441 000 Pkw, 281 000 Lkw und 12 000 Omnibusse. Die Exportanstrengungen sollen gesteigert und die Montagewerke in Thailand, Columbien und Mexiko erweitert werden.

*

Die Ford-Werke AG, Köln, hat in der Nähe der Stadt Genk in der belgischen Provinz Limburg ein 180 Hektar großes Industriegelände erworben, das einer späteren Expansion des Werkes dienen soll.

Immer mehr Kunststoff wird im Automobilbau verwendet. Das Gewicht der Nichtmetalle – ohne Kautschukprodukte – ist beim Typ Mercedes 190 in den letzten Jahren von 11,5 Kilogramm auf 16,5 Kilogramm angestiegen. In den USA wurden 1960 für den Durchschnittswagen 11,3 Kilo Kunststoff verwendet.

*

Nach einer Bauzeit von 40 Monaten wurde der 5880 Meter lange Tunnel durch den Großen St. Bernhard durchstochen. Der Tunnel bringt zwischen Brenner und Montgenève die einzige das ganze Jahr über befahrbare Straßenverbindung über die Alpen.

*

75 Millionen Automobile wurden in den 53 Jahren des Bestehens von General Motors in den Werken des Unternehmens hergestellt. Für die ersten 25 Millionen brauchte die Firma 32 Jahre, für die zweiten 25 Millionen 14 und für die letzten 25 Millionen sieben Jahre.

*

In den letzten sechs Jahren nahm die Zahl der Autohändler in den USA um 10 000 ab. Sie liegt jetzt bei 31 500.

*

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind auf Schwedens Straßen vom 17. August bis 3. September (100 km/h) und vom 8. bis 25. Juni sowie vom 13. bis 31. Juli (90 km/h) zu beachten. Von der Bestimmung ausgenommen sind mehrspurige Autostraßen.

*

Messungen der Luftverunreinigung ergaben in Mannheim und Stuttgart, daß als Quellen für die Verschmutzung der Luft der Straßenverkehr mit 42 Prozent, die Industrie mit 35 Prozent und Haushalte mit 23 Prozent beteiligt sind.

*

Die Treibstoff-Höchstmenge, die ausländische Lkw nach Frankreich mitbringen dürfen, wurde herabgesetzt. Sie beträgt jetzt einheitlich 50 Liter, während bisher 125 bis 225 Liter je nach der Nutzlast erlaubt waren.

*

Mit den Bauarbeiten für 2000 meist unterirdische Parkplätze wird 1963 in Paris begonnen. Um der Transportprobleme Herr zu werden, wird auch die Verkehrsbehörde der französischen Hauptstadt besondere Maßnahmen ergreifen und Metro-Expreßlinien einrichten, deren Züge bis zu 100 km/h erreichen sollen und nur an besonders wichtigen Stationen halten.

Dixi auf großer Fahrt



Auf große Fahrt, die ihn auch über den Großglockner (unser Bild) und den Wurzenpaß und rund 10 000 Kilometer weit durch Deutschland, Österreich, Jugoslawien und Griechenland führte, ging ein Dixi, Baujahr 1932, vom Typ DA 1 mit „Ihle"-Karosserie und der offiziellen Bezeichnung „BMW-Wartburg". Mit seiner ersten Maschine, einem 15-PS-750-ccm-Motor ist der weitgereiste Dixi noch immer gut – meint jedenfalls sein Besitzer – für 100 km/h. Im grauen Alltag dient er als Gebrauchsfahrzeug, dem keine Sonderbehandlung und Schonzeit zugestanden wird. Foto: Thönnessen/St. Pierre

*

Caltex gewährt in Belgien seinen Tankstellen-Stammkunden eine kostenlose Unfallversicherung, die bei Todesfällen 4000 DM und bei Krankenhausaufenthalt 400 DM Entschädigung vorsieht.

*

Großes Interesse für Sitzgurte stellte die BMC fest, die seit einem Jahr serienmäßige Halterungen für Gurte in ihre Fahrzeuge einbaut. In diesem Zeitraum ließen sich 53 000 englische Käufer ihren Wagen mit Gurten ausliefern, rund 9500 entschlossen sich innerhalb des ersten Vierteljahres nach dem Kauf zur Anschaffung von Gurten.

Englands größtes und höchstes Bürogebäude ist das eben fertiggestellte Shell-Zentrum in London. Rund 5000 Angestellte werden in diesem 25stöckigen Hochhaus arbeiten, das eine Höhe von 107 Metern hat. Die Planungs- und Bauzeit dauerte 10 Jahre.

*

Ein neues Gebäude für ihre Entwicklungsabteilung hat die British Motor Corporation in Longbridge mit einem Kostenaufwand von annähernd sechs Millionen Mark fertiggestellt. Bisher waren die entsprechenden Abteilungen auf die einzelnen Werke der BMC verteilt. Die Konzentration entspricht den Zielen des Konzerns im Hinblick auf Zentralisierung.

*

In Gemeinschaftsarbeit haben die Firmen Ernst O. Hesse und C. Schmidt eine Hauszeitschrift „Der Outboarder" herausgebracht, um Freunde des Motorbootsports über Probleme und technische Fragen, die an Außenbordmotoren auftreten, zu beraten. Das Mitteilungsblatt beschäftigt sich auch mit Bootsbaufragen und gibt Anregungen für das einwandfreie Fahren mit Motorbooten.

*

In diesem Jahr kann die British Motor Corporation auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Sie wurde 1952 durch die Fusion der Austin- und Nuffield-Gruppe gegründet. Ihre Jahresproduktion stieg seitdem von 278 840 Fahrzeugen auf 601 399.

*

Die Verdoppelung der Autobahn Mailand–Turin auf eine Breite, die auch die der Autostrada del Sole noch übertrifft, ist jetzt fertig. Ebenfalls verdoppelt wird die Autobahn Florenz–Lucca–Pisa, die am 3. Juni dem Verkehr übergeben wird.

*

ADAC-Vizepräsident Hans Bretz erhielt auf der Hauptversammlung der Bundesverkehrswacht deren Goldenes Ehrenzeichen. Professor Linden wurde als Präsident wiedergewählt.

*

Das Bundesverkehrsministerium will schon zu Pfingsten und künftig vor allen Feiertagen und verlängerten Wochenenden mit vermutlich starkem Verkehr eine Übersichtskarte über die jeweiligen Autobahnbaustellen herausgeben, um die Autofahrer davor zu bewahren, daß sie von einer Verkehrsstauung in die andere geraten. Die Karte soll auch auf empfehlenswerte Umgehungen der Baustellen hinweisen.

München setzt zur Verkehrsüberwachung weitere Fernsehkameras ein. Die Zentralanlage im Polizeipräsidium wird von elf auf 18 Bildschirme erweitert. Fünf Fernsehaugen werden noch in diesem Sommer, zwei weitere 1963 an Verkehrsbrennpunkten eingebaut.

*

Die britische Rootes-Gruppe will einen internationalen Autoverleih, der die Länder des Gemeinsamen Marktes und Großbritannien umfassen soll, gründen. Die Wagen stehen damit Selbstfahrern in sieben Ländern zur Verfügung.

*

Das in der ADAC-Unfall-Fibel „Erste Hilfe — aber richtig“ veröffentlichte Bild zum Thema „ADAC hilft immer“ stammt von Julius Weitmann, Stuttgart-Botnang.

*

Bosch stellt seit 25 Jahren serienmäßige Benzin-Einspritzanlagen her. Sie wurden zunächst in Flugmotoren, später im Rennsport angewandt und gehören heute vielfach zur Ausstattung hochwertiger Serien-Personenwagen.

670 Händler umfaßt das Verkaufsnetz der Volkswagen of America in den USA. Es wird weiter ausgebaut.

*

Einen Freispruch gab es in Italien für einen wegen Geschwindigkeitsüberschreitung angezeigten Autofahrer. Der zuständige Richter wollte sich von den Leistungen des Radargerätes überzeugen, das die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit festgestellt hatte. Das Gerät zeigte die Geschwindigkeit eines den Meßstrahl zu Testzwecken passierenden Fußgängers mit 80 km/h an.

*

41mal größer als eine durchschnittliche Jahresentnahme sind die bisher bekannten Erdölreserven der Welt. Geologen schätzen die wahrscheinlichen und mit den Mitteln der zukünftigen Technik förderbaren Vorräte auf etwa 200 Milliarden Tonnen, was ungefähr dem Zweihundertfachen einer Jahresförderung entspricht.

*

Erprobt und bereits in Deutschland vorgeführt werden transparente und von innen beleuchtete Reifen, die von Goodyear entwickelt wurden.

Eine zweite Beilage mit Automobiltests veröffentlichte die englische Verbraucherzeitschrift „Which?". Die Publikation befaßt sich diesmal mit englischen Wagen der Preisklasse zwischen 800 und 950 Pfund, deren Motorengröße um 1,5 Liter liegt. Die Fahrzeuge wurden privat bei Händlern beschafft. Als Ergebnis stellte „Which?" fest, daß sich die Wagen nicht in besserem Zustand befanden als beim ersten Test die untersuchten Kleinwagen, die sich harte Kritik gefallen lassen mußten.

*

16 Kilometer vor dem Strand von Scheveningen wird eine holländische Gesellschaft in der Nordsee die Suche nach Erdöl fortsetzen, die unterbrochen wurde, als im Herbst vorigen Jahres eine Bohrung in 770 Meter Tiefe, etwa 4000 Meter vor der Küste, erfolglos blieb.

*

Zündapp schrieb einen touristischen Wettbewerb „Kreuz und quer zum Motorsport" aus. Sieger wird, wer am Ende des Jahres auf seiner Zündapp-Maschine von bestimmten wichtigen Motorsportveranstaltungen die meisten besucht und dabei die meisten Kilometer zurückgelegt hat.

In Schleswig-Holstein nimmt seit 1. Mai die Polizei Bagatellschäden bei Verkehrsunfällen nicht mehr auf, wenn sich der Schaden auf nicht mehr als 50 DM belaufen dürfte. Die Beteiligten werden in solchen Fällen aufgefordert, sich gütlich zu einigen.

*

Eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gilt zwischen Juni und 20. August in den für den Verkehr wichtigsten Gebieten Finnlands.

*

25 Jahre besteht die Knorr-Bremsendienst-Organisation für Kraftfahrzeuge. Im Frühjahr 1937 waren darin 150 Betriebe des Kfz-Handwerks zusammengeschlossen.

Gelbe Blinkleuchten und Schlösser

Der 1. Juli ist für zahlreiche Kraftfahrer ein wichtiger Termin. Wagen älterer Bauart, die nicht serienmäßig mit Diebstahlsicherungen ausgerüstet sind, müssen sie bis zu diesem Termin haben. Eine weitere, am 1. Juli wirksam werdende Vorschrift verbietet weißes Licht für die vorderen Blinkleuchten von Pkw. Sie müssen gegen gelbe Leuchten ausgewechselt werden.

Gelblicht schützt das Wild

Zu unserem Bericht „Wild hinter Zäunen" in Heft 4/62 teilt uns der Autor unseres vorjährigen Berichtes „Wildschutz ist Selbstschutz" (Heft 4/61), E. Blaser, folgende beachtenswerte Ergänzung mit: Bei dem Bestreben, dem Verkehrstod des Wildes auf nächtlichen Straßen entgegenzuwirken, hat man in Österreich die Beobachtung gemacht, daß kaum noch Wild mit Fahrzeugen kollidiert, wenn der Fahrer an von Wildwechseln überlaufenen und durch Hinweisschilder gekennzeichneten Strecken nachts statt des üblichen „weißen" ein Gelblicht einschaltet. Offenbar wird das Wild von Gelblicht nicht oder nur ganz gering geblendet. Die gleichen Nachrichten liegen aus Frankreich vor. Die Tatsache, daß Wild durch Gelblicht wenig oder nicht geblendet wird, erhellt aus der bisher bekannten Praxis, daß bei Nebel und Schneetreiben die meist Gelblicht strahlenden Nebelscheinwerfer in Verbindung mit dem Abblendlicht eingeschaltet werden dürfen und müssen.

Außerdem teilt uns der Autor noch mit, daß für verendete Tiere, deren Eigentümer nicht festgestellt werden können, z. B. auf Straßen (Fallwild durch Verkehr), nach § 57 Abs. 2 der Gemeindeverordnung in Verbindung mit Art. 20 des Landesstrafrechts, die Gemeinde haftet. Damit wären auch die Gemeinden verpflichtet, Fallwild z. B. auf Autostraßen zu beseitigen. Der Jagdpächter hat zwar das Recht, sich diese Tiere anzueignen, solange er das jedoch nicht getan hat, steht es in niemandes Eigentum und unterliegt damit der Beseitigungspflicht durch die Gemeinde. Die Aneignung überfahrenen Wildes durch den Kraftfahrer, eventuell gesehen als stillschweigende Schadenersatzleistung, ist nach wie vor strafbar nach dem Bundesjagdgesetz.

Schülerlotsen beim Berliner ADAC



Rund 600 Berliner Schülerlotsen, Jungen und Mädchen, nahmen an einer Veranstaltung teil, die der ADAC-Gau Berlin für sie organisierte. Der Gau hatte aus diesem Anlaß wertvolle Buchgeschenke gestiftet. Unser Bild zeigt ganz links den Vorsitzenden des ADAC-Gaus Berlin, Dr. Wegener, daneben Oberschulrat Oprée, Mitglied der Kommission für Technik und Verkehr im ADAC, bei der Verteilung der Geschenke an die Schülerlotsen. *Foto: Binder*

Vor Betrügern wird gewarnt

Mit Beginn der Reisezeit häufen sich wieder die Betrugsversuche gegenüber Reisenden, die sich vor allem im Ausland vorsehen sollten. Landsleute, die über eine „Panne" klagen, wenden sich nur allzu oft mit dem Hintergedanken an einen gutgläubigen Helfer, von ihm ein Darlehen zu ergattern, das dann auf Nimmerwiedersehen verschwindet. Die Leidtragenden solcher Gaunereien sind außer den Geprellten auch die wirklich in eine Notsituation geratenen Reisenden, denen gegenüber die Hilfsbereitschaft durch die unsauberen Betrugsmanöver naturgemäß abnimmt. Dazu sollte die Scheu vor einem möglichen Reinfall nicht führen. Mit Vernunft und ohne zu viel Gutgläubigkeit und Leichtsinn wird man einerseits bei echten Notfällen helfen können, sich andererseits vor Betrügern schützen. Daher: Geld lieber behalten, mit Rat und Tat aber helfen, wo es angebracht ist.

*

Neue Geschäftsstelle in Wilhelmshaven

Eine neue ADAC-Geschäftsstelle hat der Gau Weser-Ems in Wilhelmshaven, Viktoriastraße, eröffnet. Die Geschäftsstelle ist zu den ortsüblichen Geschäftszeiten geöffnet.

*

Polen verzichtet, wie aus Meldungen der offiziellen Presse hervorgeht, ab sofort bei Besuchsreisen ausländischer Touristen auf ein Triptik oder Carnet für das Fahrzeug. Kürzlich waren die Visa für Touristen von 7 auf 3 Dollar verbilligt worden.

Sport aus aller Welt

FIM-Frühjahrskongreß in München



Der ADAC richtete vom 2. bis 7. April in München den Frühjahrskongreß des Internationalen Motorrad-Verbandes (FIM) aus. Die großartige Organisation brachte dem Club von allen Seiten höchste Anerkennung. 31 Delegierte der 42 in dem Weltverband des Motorrades vereinigten Ländern nahmen daran teil. Die Wahlen bestätigten die verdienstvollen Persönlichkeiten in ihren bisherigen Spitzenpositionen, so Piet Nortier (Holland) als FIM-Präsident, Dr. Graf Lurani Cernuschi (Italien) als Präsident der Sportkommission, H. W. Bönsch (Deutschland) als Präsident der Technischen Kommission, H. Stienlet (Belgien) als Präsident der Touristik-Kommission. Besprochen wurde die Klassierung des Wankel-Motors bei Sportveranstaltungen. Die Sportkommission befaßte sich mit Änderungen des Reglements der Sechstagefahrt und faßte weitere Beschlüsse über die Termine klassischer Veranstaltungen, bezüglich des Fahrergewichts bei 50-ccm-Rennen, der Fahrer-Altersgrenze und der Höchststreckenlänge, die Mehrfachstarter an einem Tag fahren dürfen. Unsere Bilder zeigen (oben) den Präsidenten-Tisch beim Schluß-Bankett, das der ADAC den Delegierten gab, von links nach rechts: ADAC-Präsident Dr. Werner Endress, Frau von Guilleaume, FIM-Präsident Piet Nortier, ADAC-Sportpräsident Paul von Guilleaume und Frau Nortier. Bild unten: Beim gleichen Bankett wurde der Kreidler-Fahrer H. G. Anscheidt (Gerlingen) mit dem Europa-Cup der FIM für die 50-ccm-Klasse ausgezeichnet. Alle Beteiligten waren, wie unser Bild zeigt, über diese Ehrung hocherfreut; von links: der 26jährige großartige deutsche Fahrer H. G. Anscheidt, der verdienstvolle Präsident der FIM-Sportkommission, Graf Lurani, und der Schöpfer der hervorragenden Kreidler-Renn-Florett, Chefkonstrukteur Johann Hilber. Fotos: Woda



Hailwood in Salzburg Schnellster

Schlechtes und kaltes Wetter gehören eigentlich schon zum „Großen Preis von Österreich“ auf dem Salzburger Autobahnkurs ebenso dazu wie ausgezeichnet besetzte Startfelder. So war es auch in diesem Jahr wieder, als kurz vor Rennbeginn noch dicke Schneeflocken über die Piste wirbelten. 30 000 Zuschauer ließen sich aber davon nicht beirren und wurden für ihr Kommen auch belohnt, denn als man die ersten Maschinen an den Start schob, brach die Sonne schüchtern durch.

Tagesschnellster und neuer Rekordhalter ist mit einem Rundenrekord von 128,0 km/h der englische Weltmeister Mike Hailwood, der in der Halbliter-Klasse mit seiner MV Agusta nicht zu schlagen war. Dagegen mußte er sich in der 350-ccm-Klasse mit einem

zweiten Platz begnügen, da er nach rundenlanger Führung den auf einer tschechischen Werks-Jawa gestarteten Stastny an sich vorbeilassen mußte. In den beiden kleinen Soloklassen bis 125 und 250 ccm hatte MZ aus Zschopau keinerlei Konkurrenz. In der Achtelliter-Klasse gewann Brehme vor seinem Stallkameraden Musiol, in der Klasse bis 250 ccm kam Musiol als erster durchs Ziel, mit Abstand gefolgt von Stastny auf Jawa, nachdem der auf dem zweiten Platz liegende Brehme durch Sturz ausgeschieden war. Zu einem erbitterten Duell kam es bei den Gespannen zwischen Weltmeister Deubel/Hörner und den Schweizern Camathias/Burkhardt. Die Schweizer hatten schon vom Start weg die Führung übernommen, wehrten jeden Überholversuch ab, bis dann Deubel/Hörner wenige Runden vor Schluß mit rauchendem Motor ins Fahrerlager mußten.

Die Ergebnisse: **125 ccm:** 1. Brehme, Zschopau, MZ, 28.42,1 min = 106,1 km/h. 2. Musiol, Zschopau, MZ, 28.55,2 min. 3. Malina, CSR, CZ, 29.37,8 min. – **250 ccm:** 1. Musiol, Zschopau, MZ, 32.10,8 min = 114,18 km/h. 2. Stastny, CSR, Jawa, 32.50,6 min. 3. Havel, CSR, Jawa, 33.49,6 min. – **350 ccm:** 1. Stastny, CSR, Jawa, 30.48,7 min = 118,92 km/h. 2. Hailwood, GB, MV, 31.03,1 min. 3. Schneider, A, Norton, 31.29,3 min. – **500 ccm:** 1. Hailwood, GB, MV, 36.30,7 min = 125,7 km/h. 2. Schneider, A, Norton, 37.33,8 min. 3. Thalhammer, A, Norton, 37.58,2 min. – **Gespanne:** 1. Camathias/Burkhardt, CH, BMW, 26.17,4 min = 116,3 km/h. 2. Kölle/Hess, D, BMW, 27.06,4 min. 3. Butscher/Vester, D, BMW, 23.53,1 min.

103 Clubmannschaften in Meran

An der IX. Internationalen Autosternfahrt Meran beteiligten sich 103 Mannschaften von Automobilortsclubs, darunter die meisten Clubs, die dem ADAC angehören. 88 Mannschaften konnten sich am Schluß der Sternfahrt qualifizieren. 1128 Fahrzeuge erreichten das Ziel in Meran. Wie schon in den Vorjahren plazierten sich die ADAC-Clubs ausgezeichnet. Acht von ihnen kamen unter die ersten Zehn. Auch im weiteren Klassement überwiegen die ADAC-Mannschaften auf den vorderen Plätzen.

*

Seinen 50. Geburtstag feierte Karl Lottes, einer der erfolgreichsten und populärsten deutschen Motorrad-Rennfahrer. Sein erstes Rennen fuhr er 1933, und nach einer Anlaufzeit von fünf Jahren begannen 1938 seine großen Erfolge im In- und Ausland. In seiner Laufbahn errang Karl Lottes 92 Siege. Insgesamt war der Träger des ADAC-Sportabzeichens mit Brillanten siebenmal bester deutscher Privatfahrer.

6 Stunden auf dem Nürburgring

Nach der Devise: „Ihr Wagen fährt im Rennen mit“ veranstaltet der Automobilclub Saar im ADAC am 17. Juni zum dritten Mal sein 6-Stunden-Rennen, das diesmal unter der Bezeichnung „Großer Preis der Tourenwagen“ abrollt. Die auf der 22,8 km langen Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings zum Austrag kommende Konkurrenz hat wieder internationalen Charakter. Sie ist für normale und verbesserte Tourenwagen in neun Klassen, bis 600, bis 700, bis 850, bis 1000, bis 1300, bis 1600, bis 2000 sowie bis und über 2500 ccm ausgeschrieben. Das Rennen, bei dem Fahrerwechsel vorgenommen werden kann, zählt zur Deutschen Rundstreckenmeisterschaft. Die vorjährige Starterzahl von 80 Wagen dürfte also erheblich übertroffen werden, zumal ja viele sportlich versierte Autofahrer hier die Möglichkeit haben, nicht nur ihre Fahrkunst, sondern auch ihre technischen und maschinellen Kenntnisse zu beweisen. Es ist nämlich jedem Konkurrenten gestattet, seinen normalen Tourenwagen in einen „verbesserten“ Tourenwagen umzuwandeln. Dabei muß er sich natürlich streng an die Bestimmungen des „Anhang J“ zum „Internationalen Sportgesetz“ halten.

Das Rennen beginnt um 10 Uhr, der Eintrittspreis auf allen Plätzen beträgt 3,– DM. *Bü.*

Mitter neuer Rekordhalter am Wallberg

Welche Zugkraft Bergrennen ausüben, zeigte sich beim dritten Wallbergrennen, das der ADAC-Gau Südbayern nach einjähriger Pause wieder durchführte. Schon in den frühen Morgenstunden setzte trotz zweifelhafter Witterung ein starker Zuschauerstrom nach Rottach-Egern ein und es waren rund 15 000 Besucher, die spannende Rennen auf der 3,1 Kilometer langen Strecke des Wallbergs erlebten.

Dabei gab es auch einen neuen Rekordhalter. Gerhard Mitter auf einem Formel-Junior-Wagen vom Typ Lotus-DKW konnte die bisherige von Sepp Greger gehaltene Rekordmarke beachtlich überbieten. Schon im ersten Durchgang erreichte der Leonberger mit 2.03,3 Minuten = 90,2 km/h eine hervorragende Zeit, war aber im zweiten Durchgang nochmals schneller und fuhr 2.03,0 Minuten. Seine Gesamtzeit von 4.06,3 Minuten entspricht einem Durchschnitt von 90,6 km/h! Bisher stand der Rekord auf 87,3 km/h. Doch das blieben nicht die einzigen Rekorde. Fast in allen Klassen der Touren- und Gran-Turismo-Wagen gab es neue Bestzeiten, die zum Teil ganz beachtlich über den bisherigen lagen.



Bergrennen sind die Sprintstrecken des Automobilsportes und jeder muß sich vom ersten Meter an voll und ganz konzentrieren. Unser Bild zeigt die malerische Kulisse der Wallbergstraße mit dem Tegernsee im Hintergrund,
Foto: Schmied

Schnellster aller Tourenwagen war der Münchner Peter Hamann, der auf Mercedes 220 SE mit 76,7 km/h die beste Zeit erreichte und überraschend den bekannten Stuttgarter Eberhard Mahle auf den zweiten Platz verwies. Keinen Gegner in der Porsche-Klasse hatte Sepp Greger zu fürchten. Mit 2.11,5 und 2.09,8 Minuten stellte er einen neuen Klassenrekord von 85,4 km/h auf. Der Stuttgarter Rank und der Darmstädter Weber landeten auf den nächsten Plätzen.

Gab es beim Rennen selbst nur zwei Unfälle, die die Fahrer unverletzt überstanden, so ereignete sich beim Training tags zuvor ein tödlicher Unfall. Aus völlig ungeklärter Ursache kam der Garmischer Porsche-Fahrer Günther Schöber bei einer nicht allzu schwierigen Linkskurve von der Bahn ab und prallte gegen einen Baum. Das war der einzige Schatten, der über der sonst ausgezeichneten Veranstaltung lag. *H. L.*

Die Klassensieger: Tourenwagen bis 600 ccm: Günther Haering, Regensburg, Steyr-Puch, 5.37,1 min = 66,1 km/h; bis 700 ccm: Toni Fischhaber, Bad Tölz, BMW, 5.08,3 min = 72,4 km/h; bis 850 ccm: Alfred Kling, Schömberg, DKW Junior, 5.25,5 min = 68,6 km/h; bis 1000 ccm: Michael Endress, Durlach, Auto Union 1000, 5.10,2 min = 72,0 km/h; bis 1300 ccm: Dieter Schmid, Dachau, Alfa Romeo Ti, 5.13,7 min = 69,9 km/h; bis 1600 ccm: Alfred Höber, München, Volvo 544, 4.56,0 min = 75,2 km/h; bis 2000 ccm: Horst Floth, Starnberg, Volvo 4.55,2 min = 75,6 km/h; bis 2500 ccm: Peter Hamann, München, Meredes 220 SE, 4.51,4 min = 76,7 km/h; über 2500 ccm: Otto Sorg, Nürnberg, BMW 502, 5.32,0 min = 67,1 km/h; Gran Turismo bis 700 ccm: Heinz Eppelein, München, BMW, 4.43,0 min = 78,8 km/h; bis 1000 ccm: Manfred Hönig, München, Fiat Abarth, 4.41,6 min = 79,3 km/h; bis 1300 ccm: Dieter Wipperfürth, Bonn, Alfa Romeo Zagato, 4.43,1 min = 78,8 km/h; bis 1600 ccm: 1. Sepp Greger, München, Porsche Carrera, 4.31,3 min = 85,4 km/h; bis über 2000 ccm: „Robert Frank", München, Ferrari-Berlinetta, 4.25,0 = 84,2 km/h. Formel Junior: Gerhard Mitter, Leonberg, Lotus-DKW, 4.06,3 min = 90,6 km/h; 2. Herbert Ott, Heidenheim, Lotus, 4.16,9 min; 3. Kurt Ahrens jr., Braunschweig, Cooper-Stanguellini, 4.18,7 min.

SPORT IN KÜRZE

Exeuropameister Josef Hofmeister gewann die Gesamtwertung der Internationalen Sandbahnrennen in Straubing. Er gewann das Hauptrennen, den Endlauf der Lizenzfahrer in der 500-ccm-Klasse vor dem Schweden Fahlen. Der schwedische Weltmeister Ove Fundin schied aus.

*

Mit einem Sieg des 44jährigen Franzosen Maurice Trintignant auf einem Lotus Climax V 8 endete der „Große Preis von Pau". Nach zahlreichen Ausfällen erreichte hinter Trintignant der Mexikaner Ricardo Rodriguez, Ferrari-Werksfahrer, auf dem neuen 6-Zylinder-Formel-1-Wagen als Zweiter das Ziel, hart bedrängt von dem Engländer Jack Lewis auf einem ebenfalls mit dem neuen Climax-V-8-Motor ausgerüsteten BRM.

*

Das Formelrennen auf dem Kurs von Goodwood gewann der Engländer Graham Hill auf einem Achtzylinder-Climax-BRM vor dem Neuseeländer Bruce McLaren auf Cooper-Climax und dem Engländer Innes Ireland auf Lotus Climax. Stirling Moss stürzte bei diesem Rennen schwer. Sein Einsatz ist zumindest bis Mitte dieser Saison in Frage gestellt.

*

Ron Flockhart, zweimaliger Le-Mans-Sieger und international erfolgreicher Rennfahrer, kam beim Absturz seines Privatflugzeugs ums Leben. Der 39jährige Schotte gehörte seit Jahren auf Renn- und Sportwagen zur guten Weltklasse. Nie um Sensationsleistungen besorgt, aber zuverlässig und der sportlichen Überraschung fähig war Ron Flockhart, dessen Liebe dem Motorsport, dessen Leidenschaft der Fliegerei galt, ein überaus sympathischer Sportsmann von vielseitigen Talenten.

*

Das belgische Internationale Moto Cross von Marche-en-Famenne gewann in der Halbliterklasse Weltmeister Sten Lundin (Schweden) auf Lito vor seinem Landsmann Bill Nilsson auf Billison.

Nur ein Drittel der Starter erreichte das Ziel der ostafrikanischen Rallye Safari für Tourenwagen über rund 5300 Kilometer teilweise unwegsamen Geländes, wobei Schnitte zwischen 78 und 90 km/h einzuhalten waren. Sieger wurde Thomas Fjastad (Kenia) mit seinem deutschen Copiloten Bernhard Schmider auf einem Volkswagen vor der Engländerin Pat Moss, die wie der Dritte der Rallye, der Schwede Eric Carlsson, einen Saab fuhr. Insgesamt nahmen 104 teilweise auf Werkswagen fahrende Teams an dieser schwierigen Prüfung teil.

*

Bei der Coppa Maifredi, dem zweiten Lauf der Weltmeisterschaft für Gran-Turismo-Wagen bis ein Liter auf dem Rundkurs von Saló am Gardasee, belegten elf Abarth-GT die ersten elf Plätze. Es siegte Lodovico Scarfiotti vor dem Engländer Innes Ireland und dem französischen Grundig-Importeur Jean Guichet.

*

Das Formel-Rennen um die internationale Lombank-Trophy in Snetterton gewann der Engländer Jim Clark auf einem neuen 8-Zylinder-Lotus-Werkswagen vor seinem Landsmann Graham Hill, dessen BRM ebenfalls den neuen V-8-Coventry-Climax-Motor hatte. Dritter wurde der Schwede Joakim Bonnier auf dem Vierzylinder-Porsche.

*

Beim 150-Meilen-Rennen für Formelwagen in Aintree mußte Ferrari eine Niederlage durch den von Jim Clark gesteuerten Achtzylinder-Lotus-Climax hinnehmen. Hinter dem Neuseeländer Bruce McLaren auf einem Vierzylinder-Cooper kamen Weltmeister Phil Hill und Giancarlo Baghetti auf Ferrari auf Platz drei und vier.

*

Auf einer neuen Zweizylinder-Werks-Norton von 650 ccm gewann Derek Minter das Brands-Hatch-Rennen in der Klasse bis 1000 ccm vor Mike Hailwood auf einer 500-ccm-Norton und dem Matchless-Fahrer Sheperd. Minter holte sich zwei weitere Siege, und zwar in der Halbliterklasse auf einer Norton vor seinem Markenkollegen Phil Read und in der 250-ccm-Klasse auf einer Honda vor D. Shorey auf Bultaco.

*

Doppelsieger wurde Mike Hailwood beim Mallory-Park-Rennen vor 50 000 Zuschauern. Er gewann auf Benelli in der Viertelliterklasse und wurde Erster in der 500-ccm-Klasse auf Norton.

Doppelsieger beim „Hutchinson 100"-Rennen auf dem Flugplatzkurs von Silverstone wurde Derek Minter, der auf EMC die Achtelliterklasse gewann und in der Klasse bis 350 ccm auf Norton siegte. In den beiden gleichen Klassen wurde Weltmeister Mike Hailwood jeweils Zweiter. Im Lauf der Viertelliterklasse gewann der Rhodesier Jim Redman auf Honda vor Hailwood auf Benelli. Mike Hailwood, der insgesamt erfolgreichste Fahrer dieses britischen Motorrad-Meisterschaftslaufs, siegte schließlich in der Klasse bis 500 ccm, wo die Matchless-Fahrer McIntyre und Hugh Anderson auf die nächsten Plätze kamen. Beeton/Bulgin auf BMW gewannen bei den Gespannen vor ihren Schweizer Markenkollegen Camathias/Winter.

*

Als Zuverlässigkeitsfahrt für Zwei- und Dreirad-Kraftfahrzeuge war die Internationale 24-Stunden-Avus-Fahrt des ADAC ausgeschrieben. In den elf Klassen gab es vor allem während der Nachtstunden spannende Kämpfe. Bei den Mannschaften belegte der ADAC-Gau Westfalen-West den ersten Platz vor dem Vespa-Club von Deutschland und einer weiteren Mannschaft dieses Clubs. Im Wertungsabschnitt um die schnellsten Runden wurden 155,5 km/h erreicht.

*

Die Deutschen Motorbootmeisterschaften 1962 werden in den Klassen B, C, C-Stock, BU, CU, DU ausgetragen. Austragungsorte sind für die Klasse B Traben-Trarbach (3. 6.), Berlin-Tegel (26. 8.), Wiesbaden (8. 7.) und Essen (9. 9.); für Klasse C Heilbronn (10. 6.), Berlin-Tegel (26. 8.), Wiesbaden (8. 7.) und Essen (9. 9.); für die Klasse C-Stock Traben-Trarbach (3. 6.), Hannover (24. 6.), Wiesbaden (8. 7.) und Berlin-Tegel (26. 8.); Klasse BU Heilbronn (10. 6.), Krefeld (12. 8.), Essen (9. 9.) und Salzgitter (7. 10.); Klasse CU Heilbronn (10. 6.), Hannover (24. 6.), Krefeld (12. 8.) und Salzgitter (7. 10.); für die Klasse DU Traben-Trarbach (3. 6.), Hannover (24. 6.) und Essen (9. 9.).

*

Das Goldpokal-Rennen von Imola brachte den japanischen Honda Erfolge in den beiden leichten Klassen. Bis 125 ccm siegte Luigi Taveri (Schweiz) auf Honda vor dem spanischen Bultaco-Fahrer Grace. Tom Phillis (Australien) gewann in der Viertelliterklasse auf Honda vor seinem Markenkollegen Jim Redman. Walter Tassinari auf Morini wurde in dieser Klasse Dritter. Auf der „Privat-MV" holte sich Weltmeister Gary Hocking die Halbliterklasse vor seinem Teamkollegen R. Venturi.

Camping

Der neue 60-seitige Farbkatalog ist für Sie bereitgelegt. Bitte fordern Sie diesen an.



Riviera „Standard"

Zelt-Typ 200 Außenzelt 400 x 220 cm
Innenzelt 200 x 200 cm Preis DM 295.—
Zelt-Typ 250 Außenzelt 400 x 270 cm
Innenzelt 200 x 250 cm Preis DM 385.—



Schlauchboot „Robby"

Boot Robby I 2,8 m lang, 1,10 m breit
Schlauch-∅ 30 cm Preis DM 548.—
Boot Robby II 3,1 m lang, 1,15 m breit
Schlauch-∅ 35 cm Preis DM 598.-

15 Zeltmodelle, Boote und alles Campingzubehör sind für Sie bereit

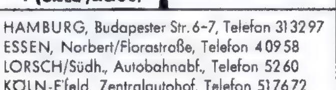
Bei nur einem Fünftel Anzahlung
Rest in 10 bequemen Monatsraten
Die Lieferung erfolgt „frei Haus"
3% Barrabatt, Rücknahmegarantie

und nun auch Wohnwagen der
Fabrikate Wilk, Tabbert und Wolf.
Ständige Ausstellung - Verleih
Vorteilhafte Finanzierung

Fritz Berger - Neumarkt-Opf. Abt. 26









WEST BEND

AUSSENBORDMOTORE 1962
ein Begriff für Qualität, Leistung und Sicherheit

3½ HP	13 kg	DM 675.00
7½ HP	21 kg	DM 1250.00
18 HP	29 kg	DM 1990.00

Silver Shark 25-30 HP mit Elektrostarter DM 2900.00
Tiger Shark 80 HP Bosch-Zündung, Lichtmaschine DM 5500.00. LEISE, LEICHT, ZUVERLÄSSIG
Besonders preisw. durch Lief. ab Werkslager Köln
Importeur: **August Wiese**, Köln, Kämmergasse



Der neue KATALOG
von Sportberger bietet wieder eine Auswahl der weltbekannten
Berger - Zeltausrüstungen
Schlafsäcke, Schaumbetten, Kocher, Heizungen usw.
Berger - Wohnwagen
5 Modelle, sowie alles Wohnwagen-Zubehör in erprobten Ausführungen.
Fordern Sie **kostenfrei** diesen 64seitigen Ratgeber f. alle Campingfragen nur direkt vom
SPORTBERGER-WERK
Abt. G 43, ROTHSCHWAIGE
Post DACHAU vor MÜNCHEN

Endlich unsinkbar



und sofort sicher schwimmen ist der Wunsch aller. Am Badestrand tragen Sie garant. unsichtbar, die Körperform nicht im geringsten beeinflussend, die Schwimmunterlage **»SCHWIMMKERL« DBP.** unt. Ihrem Badeanzug u. -hose, kaum Millimeter dünn, auf Taille, aus Wäscheseide und Popeline gearb., **kein besond. Badeanz. notwend.** Keine Nichtschwimmer u. unsicheren Schwimmer mehr. Damen und Herren DM 19.-, Übergrößen ab 95 cm Taillenweite DM 2,50.- mehr, Kinder DM 16,50, geg. Nachn. Rückgabe innerh. 8 Tg., **Taillenweite angeb.** Verlangen Sie kostenlose Schrift **»Sofort sicher schwimmen«.**
SCHWIMMKERL-GEIER, Abt. 97, Nürnberg, Markgrafenstr. 6, T. 40006

Sportschlauchboote

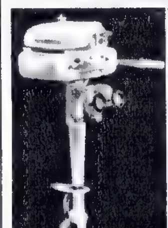


Fordern Sie den großen farbigen Katalog

WIKING '62

Wiking-Schlauchbootwerft
OTTO HANEL KG
Hofgeismar bei Kassel





NAUTJLO AUSSENBORDMOTOREN
4 und 5,5 PS – einfach und voll verkleidet in drei Farbvariationen; gebläseluftgekühlt, mit Reversierstarter, Fliehkraftkupplung und 6 V/17 W Lichtstecker. Wahlweise mit Waschbordklammer für Boote mit offenem oder Segelbootsbeschlag für Boote mit geschloss. Heck.
Verkauf durch den Fachhandel und alle JLO-Verkaufsbüros.
SÜDD. JLO WERK GMBH · MÜNCHEN 13

KNAUS-WOHNWAGEN *MIT DEM SCHWALBENPAAR*



Schwalbennest der sportliche Vollwohnwagen mit der eleganten Note, für 2-3 Betten
Leerausführung 200 kg - DM 2540,-,
Standard 250 kg DM 3200,-, Luxus »T« 285 kg - DM 3665,-

Südwind der traumschöne Reisewohnwagen für 2-5 Betten, ein echter Zweiraumwagen
Leerausführung 300 kg - DM 3500,-,
Standard 350 kg - DM 4400,-, Luxus 400 kg - DM 5200,-

HELMUT KNAUS, WOHNWAGENWERK, MARKTBREIT/MAIN 25, TELEFON 437

SPORTSCHLAUCHBOOTE

für Camping und Freizeit

schnittige Formen · leicht transportabel · schnell betriebsbereit

◀ Motorschlauchboot »Tümmler« für Wasserski und Wasserwandern

Badeschlauchboot »Famulus« für die ganze Familie ▶

Weitere Modelle, auch mit Besegelung · Prospekte unverbindlich

BALLONFABRIK AUGSBURG



Vorm. A. Riedinger · Augsburg, Austraße 35 · Tel. (0821) 4395 · Telex 05 36 26

Unsere Ergebnis-Übersicht

Automobile

46. Targa Florio

(3. Weltmeisterschaftslauf für Gran-Turismo-Wagen auf der Madonie-Rundstrecke/Sizilien am 6. Mai)

Gesamtwertung (10 Runden = 720 km): 1. Willy Mairesse/Ricardo Rodriguez/Olivier Gendebien, B/MEX/B, Ferrari 246/Dunlop-Marchal-Shell (2,4 Liter), 7:02.56 Std. = 102,142 km/h; 2. Giancarlo Baghetti/Lorenzo Bandini, I, Ferrari (2,0 Liter), 7:14.24,2 Std.; 3. Nino Vaccarella/Joakim Bonnier, I/S, Porsche 8 Zyl., 7:17.20 Std. (Klassensieger Prototypen 2 Liter); 4. Giorgio Scarlatti/Antonio Ferraro, I, Ferrari 250 GT, 7:22.08,1 Std. (Klassensieger Gran Turismo 3 Liter); 5. Roger de Lageneste/Jean Rolland, F, Ferrari 250 GT, 7:44.33 Std.; 6. Hans Herrmann/Herbert Linge, D, Porsche Carrera, 7:45.26,1 Std. (Klassensieger Gran Turismo 1,6 Liter); 7. Vito Coco/Bruno Arena, I, Alfa Romeo Giulietta SZ, 7:50.36,2 Std. (Klassensieger Gran Turismo 1,3 Liter); 8. Piero Frescobaldi/Conte Alessandro Federico, I, Lancia Flaminia, 7:51.38,1 Std. (Klassensieger Gran Turismo 2,5 Liter); 9. Alfonso Thiele/Jean Guichet, I/F, Alfa Romeo Giulietta SZ, 7:56.39,4 Std.; 10. Baron Antonio Pucci/Edgar Barth, I/D, Porsche Carrera, 8:00.05,3 Std. – Schnellste Runde (3.): Mairesse 40.00,3 Min. = 107,973 km/h. – Gestartet: 47, am Ziel: 26.

Motorräder

Großer Preis von Spanien

(1. Weltmeisterschaftslauf in Barcelona am 6. Mai)

50 ccm (12 Runden = 45,487 km): 1. Hans-Georg Anscheidt, D, Kreidler/Continental-Bosch-Castrol, 28.00,41 Min. – 97,45 km/h; 2. José Maria Busquets, E, Derby, 28.01,09 Min.; 3. Luigi Taveri, CH, Honda, 28.15,86 Min.; 4. Wolfgang Gedlich, D, Kreidler, 28.26,23 Min.; 5. Thomas H. Robb, EIR, Honda, 28.36,86 Min.; 6. Kunimitsu Takahashi, J, Honda, 28.36,87 Min. – Schnellste Runde (2.): Anscheidt 2.15,83 Min. = 100,125 km/h – **125 ccm** (27 Runden = 102,347 km): 1. Kunimitsu Takahashi, J, Honda/Avon-KLG-BP, 56.06,08 Min. = 109,468 km/h; 2. Jim Redman, SR, Honda, 56.06,36 Min.; 3. Luigi Taveri, CH, Honda, 56.06,45 Min.; 4. Stanley Mike B. Hailwood, 56.48,72 Min.; 5. Rex Avery, beide GB und EMC, 57.29,15 Min.; 6. Francesco Villa, I, Mondial, 26 Rd. – Schnellste Runde (16.): Taveri 2.01 Min. = 112,779 km/h – Gestartet 24, am Ziel 16. – **250 ccm** (33 Runden = 125,091 km): 1. Jim Redman, SR, Honda/Avon-KLG-BP, 1:05.28,16 Std. = 114,62 km/h; 2. Robert McG. McIntyre, GB, Honda, 1:05.39,25 Std.; 3. Tom Phillis, AUS, Honda, 1:05.39,81 Std.; 4. Dan Shorey, GB, Bultaco, 31 Rd.; 5. Alberto Pagani, I, Aermacchi, 30 Rd.; 6. Marcel Toussaint, B, Benelli, 26 Rd.; 7. Silvio Grassetti, I, Benelli 4 Zyl., 25 Rd. – Schnellste Runde (26.): Phillis 1.57,08 Min. = 116,555 km/h -- **Beiwagen** (27 Runden): 1. Max Deubel/Emil Hörner, D, BMW/Dunlop-Bosch-Castrol, 56.47,92 Min. = 102,347 km/h; 2. Florian Camathias/Horst Burkhardt, CH, 57.58,18 Min.; 3. Otto Kölle/Klaus-Dieter Hess, D, 58.54,49 Std.; 4. Arsenius Butscher/Dieter Vester, D; 5. H. Scholes/K. Scott, GB, alle BMW, beide 26 Rd. – Schnellste Runde (12.): Deubel 2.03,82 Min. = 110,112 km/h – Gestartet 12, am Ziel 5.

XXV. Internationales ADAC-Eifelrennen

(1. Lauf zur deutschen Motorradmeisterschaft am 29. 4. auf der Südschleife des Nürburgringes)

50 ccm: (7 Runden = 54,229 km) 1. Hans-Günther Anscheidt, Gerlingen, Kreidler/Conti, 30.39,9 min = 106,1 km/h, 2. Wolfgang Gedlich, Rüsselsheim, Kreidler, 31.47,3 min, 3. Gerhard Thurow, Ratingen, Kreidler, 1 Runde zur. – Schnellste Runde: (3.) Anscheidt, 4.18,6 = 107,9 km/h. Gestartet 6, am Ziel 3. – **125 ccm:** (10 Runden = 77,5 km) 1. Luigi Taveri, CH, Bultaco/Avon, 39.18,8 min = 118,2 km/h, 2. Michael Schneider, Augsburg, Rimi, 41.25,0 min, 3. Siegfried Lohmann, Bremen, Bultaco, 42.02,6 min, 4. Jan Brening, S, Bultaco, 42.07,4 min, 5. Peter Eser, Augsburg, Bultaco, 42.09,8 min, 6. Peter Dürr, München, Ducati. – Schnellste Runde (6.) Taveri, 5.53,5 min = 119,5 km/h. Gestartet 16, am Ziel 11. – **250 ccm:** (13 Runden = 100,7 km) 1. Jürgen Karrenberg, Düsseldorf, Adler/Conti, 48.46,5 min = 123,9 km/h, 2. Günther Beer, Frankfurt, Adler, 48.47,3 min, 3. Michael Schneider, NSU, 49.55,9 min, 4. Fritz Kläger, Freiburg, NSU, 50.38,7 min, 5. Siegfried Lohmann, Bremen, Adler, 50.47,9 min, 6. Kurt Guthier, Mannheim, NSU. – Schnellste Runde (9.) Ernst Degner, Dillingen, Suzuki/Avon, 3.34,9 min = 129,7 km/h. Gestartet 37, am Ziel 27. – **350 ccm:** (13 Runden = 100,7 km) 1. Michael A. Duff, CDN, AJS/Avon, 45.23,3 min = 133,0 km/h, 2. Rudolf Thalhammer, A, Norton, 45.38,7 min, 3. Paddy Driver, ZA, Norton, 46.29,8 min, 4. Jack Findlay, AUS Norton, 46.39,6 min, 5. Heiner Butz, Aspisheim, Norton, 46.50,4 min, 6. Bert Schneider, A, Norton. – Schnellste Runde (10.) Duff, 3.26,8 min = 134,6 km/h, Gestartet 36, am Ziel 30. – **500 ccm:** (13 Runden = 100,7 km) 1. Michael A. Duff, CDN, Matchless/Avon, 44.31,4 min = 135,6 km/h, 2. Bert Schneider, A, Norton, 44.40,1 min, 3. Paddy Driver, ZA, Norton, 44.40,4 min, 4. Walter Scheimann, Bremen, Norton, 44.40,8 min, 5. Ned Minihan, GB, Norton, 44.46,9 min, 6. Ernst Hiller, Brackwede, BMW. – Schnellste Runde (13.) Driver und Scheimann 3.22,0 min = 138,1 km/h. Gestartet 36, am Ziel 25. – **Seitenwagen 500 ccm:** (10 Runden = 77,5 km) 1. Max Deubel/Emil Hörner, Mühlenau/Königsbach, BMW/Dunlop, 36.30,1 min = 127,4 km/h, 2. Florian Camathias/Horst Burkhardt, CH, BMW, 36.30,5 min, 3. Otto Kölle/Klaus-Dieter Hess, Sindelfingen, BMW, 38.09,7 min, 4. Arsenius Butscher/Heiner Vester, Riedlingen, BMW, 39.18,6 min, 5. August Rohsiepe/Dietrich Heinz, Gelsenkirchen/Essen, BMW, 40.25,9 min, 6. Claude Lambert/Daniel Baumgartner, CH, BMW. – Schnellste Runde (8.) Camathias/Burkhardt, 3.36,4 min = 128,8 km/h. Gestartet 17, am Ziel 11

Formel Junior (20 Runden = 154,9 km) 1. Peter E. Warr, GB, Lotus/Dunlop, 1:07.27,8 Std. = 137,7 km/h, 2. Kurt Ahrens jun, Braunschweig, Cooper, 1:07.39,9 Std., 3. Hans Küderli, CH, Cooper, 1:10.27,1 Std., 4. John Harwood, GB, U 2 Junior, 1 Runde zur., 5. Ken Lyon, GB, Lotus, 6. Andre Pilette, B, Merlyn, 7. Günther Schramm, Berlin, Cooper, 2 Runden zur., 8. Ralph Buschhaus de Laforest, F, Lotus. – Schnellste Runde (9.) Curt Bardi-Barry, A, Cooper, 3.16,8 min = 141,8 km/h. Gestartet 30, am Ziel 14.

Deutsche Motorsport-Termine 1962

Stand vom 7. 5. 1962

(Vorbehaltlich der Genehmigung des OMK, ONS und DMYV – ohne Gewähr)

Juli **Straßen-, Bergrennen und Regatten**

1. ADAC-Noris-Ring-Rennen, oRW, MSC Nürnberg, Königstr. 67
7./8. ADAC-Flughafenrennen München-Neubiberg, oRW, ADAC-Gau Südbayern, München 2, Sendlinger-Tor-Platz 9.
7./8. DKW-Int. Avus-Preis, iW/res. AU, DKW-Club-Verband, Düsseldorf
8. ADAC-Int. Motorbootregatta um das Blaue Band von Wiesbaden-Schierstein. Motorbootclub Mittelrhein, Wiesbaden, Moritzstr. 28
8. ADAC-Int. 12-Stunden-Rennen Nürburgring um den Werner-Engel-Pokal, iW, nur Tourenwagen, ADAC-Gau Hansa, Hamburg 13, Hansastr. 2.
14./15. ADAC-Großer-Preis von Deutschland, iR, WM, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart O, Richard-Wagner-Str. 53
14./15. ADAC-Großer-Preis der Solitude, iW, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart O, Richard-Wagner-Str. 53
15. ADAC-Bergprüfung Kassel, gW, Kurhessischer MC Kassel, Rudolf-Schwander-Str. 9
22. ADAC-Internationaler Bergrekord Freiburg, Großer Bergpreis Freiburg-Schauinsland, iRW EBM, ADAC-Gesamtclub, München 22, Königinstraße 9
29. ADAC-Bremerhavener-Fischereihafen-Rennen, oR/A, MSC Unterweser, Bremerhaven-Leer, Hafenstr. 46
29. ADAC-Ruselberg-Rennen, oRW, OC Deggendorf/Ndb., Schließfach 242

Rallies und Zuverlässigkeitsfahrten

1. ADAC-Prüfungsfahrt zur Deutschen Weinstraße, oW, ADAC-Gau Pfalz, Neustadt/Weinstraße, Pfalzgrafenstr. 43
1. ADAC-Zuv.-F. „Hohe Asslitz", oR, AMC Sonnefeld-Frohnlach, Markt 49
1. ADAC-Int. Schwere Sachsenwald Geländeprüfung, iR, MSC Sachsenwald, Schwarzenbek/Lbg., Compestr. 1
1. ADAC-Zuv.-F. „Rund um die 7 goldenen Türme", gW, Lübeck, Fischergrube
1. DMV-Geländefahrt Naurod, gR, MSC Naurod, Platzwiesstr. 4
1. ADAC-6-Hellbuhlen-Bergtrial, oR, ML, Motor-Club Melzen, Postfach 45
1. ADAC-Motorrad-Trial „Strohgäu", gR, MSC Strohgäu, Münchingen/Wttbg., Gartenstr. 16
3.–5. Int. FIM-Rallye-Wien, iR, ÖAMTC Wien I, Schubertring 7
7./8. ADAC-Deister-Wagen- und Roller-Fahrt, oRW, TSC Hannover, Helmstedter Str. 7
7./8. Bergische ADAC-Zuv.-F., gW, MSC Radevormwald, Siepenstr. 14
7./8. DMV-Nordbadische-Wertungsfahrt, oW, MSC Bruchsal, Postfach

7./8. ADAC-Int. Westfalen-Lippe-Trial (2-Tage-Trial), iR, MSC Senne/Bielefeld, Ostwindelsbleiche, Gabelsbergerstr. 1167
8. DMV-Zuv.-F., Mainz-Kastel, oR, BMW-Club Mainz-Kastel, Bölkestraße 176
14./15. ADAC-Nordbayerische Grenzlandfahrt, oW, MSC Hof/Saale, Postfach 302
14./15. ADAC-Teutoburger Wald- und Heidefahrt, oW, AC Bielefeld, Postfach 532
15. ADAC-Rheinlandfahrt, oR, ADAC-Gau Nordrhein, Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144
15. ADAC-Aischgründer Zuv.-F., oR, MSC Aischgrund, Dachsbach/Neustadt
15. DMV-Saar-Hochwald-Zvv.-F., oW gR, ASL Altenkessel/Saar, Postfach 45
15. DMV-Geländefahrt Ehlhalten/Ts., gR, MSC Ehlhalten/Ts. Eppsteiner Str.
15. DMV-Trial Oesel/Braunschweig, oR, DMV Braunschweig

Bahnrennen und Moto Cross

1. ADAC-Int. Osnabrücker Grasbahnrennen, iR, AMSG Osnabrück, Mörserstr. 41
1. DMV-Int. Grasbahnrennen Bad Zwischenahn, iR, MSC Zwischenahn, Fährweg 5
1. DMV-Grasbahnrennen Horwieden, L/A, MSC „Früh-auf", Horwieden/Fulda
1. ADAC-Int. Moto Cross Drabenderhöhe-Bielstein, iR, ADAC-Gau Nordrhein m. d. D. b.: MSC Drabenderhöhe-Bielstein, Postfach 5
1. ADAC-Moto Cross Rebland/Hügelheim, oR/A, MSC Hügelheim üb. Müllheim
1. DMV-Moto Cross Wedel, oR, Wedel/Holst., Fr.-Eggers-Str. 142
8. ADAC-Grasbahnrennen Haltern, ex. nat., Vestischer MC, Recklinghausen, Schließfach 1487
8. DMV-Int. Hessisches Grasbahnrennen, iR, MSC Ohmtal, Homberg-Karlsfeld, Kirchenhainerstr. 30
8. DMV-Moto Cross Holzgerlingen, oR, SAC Stuttgart/Rohr, Sombartstr. 18
15. ADAC-Grasbahnrennen Cloppenburg, ex. nat., MSC Cloppenburg i. Odenwald, Eschstr.
15. ADAC-Moto Cross Ingolstadt, oR, MC Ingolstadt, Auenstr. 57

Go-Kart-Rennen

1. ADAC-Go-Kart-Rennen Füssen, o, AC Füssen, v. Feybergstr. 4
1. AvD-Go-Kart-Rennen Dortmund, o, GKC Dortmund, Rheinlanddamm 3
8. AvD-Go-Kart-Rennen Diez, o, GKC/AvD/Limburg
15. AvD-Go-Kart-Rennen Wittgenborn, o, GKC Wittgenborn im AvD
15. ADAC-Go-Kart-Rennen Rottenburg/Laaber, i. e., MC Rottenburg/L., M. v. Müllerstr. 52
22. ADAC-Go-Kart-Rennen Zollernalb, o, ADAC-OC Ebingen/Wttbg., Postfach 425
22. ADAC-Go-Kart-Rennen Oldenburg, o, MSC Oldenburg, Lehmkuhlenstr. 44
29. AvD-Go-Kart-Rennen Kassel, o, GKC Kassel
29. ADAC-Go-Kart-Rennen Düsseldorf, g, Düsseldorf Graf-Recke-Str. 42
29. ADAC-Go-Kart-Rennen Ebersbach/Fils, o. RMV Ebersbach/Fils, Hauptstr. 43.

FÄHRE MIT OMFORT

Der Zug nach Skandinavien wird von Jahr zu Jahr größer. Immer mehr Erholungsuchende fahren nach dem heute noch nicht so überlaufenen Norden, denn längst hat sich die irrige Auffassung gelegt, in Skandinavien sei es selbst im Sommer nur regnerisch und kalt. Wer einmal den zwar kurzen, aber intensiven Sommer oder den farbenprächtigen Herbst in einem der skandinavischen Länder erlebt hat, den zieht es immer wieder dorthin.

Wer nach dem Norden fährt, der muß zumindest einmal mit dem Wagen übers Wasser. Ein dichtes Netz von Fährverbindungen spannt sich zwischen den einzelnen Ländern, und es ist für den Urlauber gar nicht so leicht, die richtige Fähre herauszufinden, denn er hat hier wirklich die Qual der Wahl.

Wir wollen nur eine der vielen Fährverbindungen herausgreifen, die vor allem für die Reisenden von Interesse ist, deren Ziel im südlichen Schweden liegt. Es handelt sich dabei um die „Europafergen", die während des ganzen Jahres zwischen dem dänischen Städtchen Grenaa und dem schwedischen Varberg verkehrt. Sie wurde erst vor zwei Jahren in Dienst gestellt und legt die Strecke über das Kattegat in knapp viereinhalb Stunden zurück. Die nach modernsten Gesichtspunkten auf einer norwegischen Werft gebauten Fähre läuft mit einer Geschwindigkeit von 16 Knoten und verleiht jeder „Landratte" das Gefühl, eine richtige Seefahrt zu machen. Dabei braucht man auch keine Furcht vor der Seekrankheit zu haben, denn selbst wenn es einmal stürmisch sein sollte, läuft die „Europafergen" sicher und ruhig ihren Kurs. Sie hat Stabilisatoren, die bei rauhem Seegang



Selbst große Lastzüge können ohne Schwierigkeiten an Bord der „Europafergen" fahren.

ein Schlingern des Schiffes vermindern. Auch sonst wird Sicherheit sehr groß geschrieben: Radargerät, Echolot und Radiostation gehören mit zur Ausrüstung, und zudem verfügt die Fähre über eine erstklassig ausgebildete Mannschaft.

Ohne Schwierigkeiten können Sie mit Ihrem Wagen in den gewaltigen Schiffsbauch der Fähre einfahren. Bug und Heck kön-

nen aufgeklappt werden, in kurzer Zeit ist das Schiff beladen – es faßt 120 Autos – und noch schneller geht es mit dem Entladen. Man hat zudem die Hafenanlagen der beiden Orte so angelegt, daß die „Europafergen" nicht einmal zu drehen braucht. Man fährt also in Grenaa durch das Heck in das Schiffsinnere und durch den Bug in Varberg wieder an Land.

Sobald das Fahrzeug versorgt ist, werden Sie bestimmt einen kleinen Bummel durch das Schiff machen. Speisesaal, Aufenthaltsräume, eine kleine Ladenstraße und ein Promenadendeck – alles ist vorhanden. Großen Anklang findet natürlich auch die vielseitige dänische Schiffsküche und die preisgünstigen Getränke, die es an Bord gibt. Gemütlich und behaglich sind die Kabinen im Boots- und Zwischendeck eingerichtet, die alle über Klimaanlage sowie fließendes kaltes und warmes Wasser verfügen. Diese Kabinen – einige sogar für größere Familien gedacht – finden immer regen



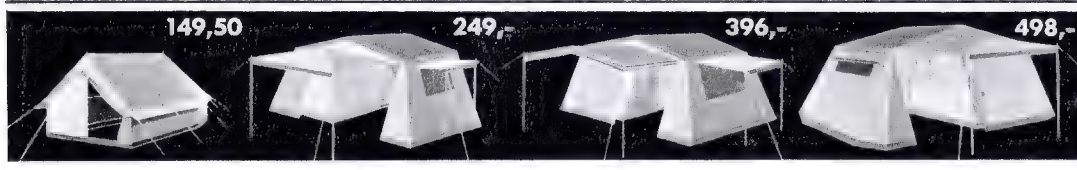
Ein Sonnenbad in der würzigen Seeluft kann man auf den Decks der schmucken Fähre während der Überfahrt genießen.

Zuspruch bei den Abendfahrten. Denn wer eine Kabine bestellt, der kann bis zum anderen Morgen an Bord bleiben, selbst wenn die Fähre schon in den frühen Morgenstunden im Hafen angelegt hat. Das leise Stampfen der Schiffsmaschinen und das Rauschen des Meeres werden jeden in tiefen Schlaf wiegen, so daß man am Morgen gut ausgeruht die Weiterfahrt im eigenen Fahrzeug wieder antreten kann.

Einen gutgemeinten Rat möchten wir Ihnen noch geben: Belegen Sie rechtzeitig auf der „Europafergen" einen Platz. Denn diese Schnellverbindung zwischen Dänemark und Schweden ist immer stark gefragt. Die Büros der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH können jedoch die Reservierung vornehmen, denn sie haben ein direktes Abkommen mit dieser Fährlinie. Völlig unbeschwert kann also Ihre Anreise zur Fähre sein, wenn Sie wissen, daß Sie bestimmt für sich und Ihren Wagen Platz bekommen. Sie brauchen nur eine halbe Stunde vor Abfahrt der Fähre am Hafen zu sein.

Und wie erreicht man Grenaa? Es sind von Hamburg über Flensburg und Aarhus nach Grenaa genau 400 Kilometer, dabei ab der dänischen Grenze auf vorzüglich ausgebauten Straßen. Und von Varberg aus – achten Sie in Schweden auf den Linksverkehr! – sind es nach Göteborg noch 78 Kilometer, nach Malmö 200, Stockholm 514 und nach Oslo 400 Kilometer. Sie verkürzen sich also mit der „Europafergen" den Landweg in Skandinavien.

H. L.



Fam.-Hauszelt, 4-5 Pers. Lg. m. Apsis 310cm, B. 200 cm, H. 180 cm. Gold od. grün. (Auch Überdachungen dazu lieferbar). Zelt kompl. m. Packsack **DM 149,50** (für 2 Pers.) **DM 109,–**

Ferienzelt »Achensee« I, 2 Pers. Außenzelt 340/240 cm, Höhe 200 cm, Innenzelt 200/150 cm, Seitenwand gold, Dach grün. 18 kg. **DM 249,–** (auch für 3–4 Pers.) Gr. II **DM 298,–**

Ferienzelt »Walchensee« I, 2–3 Pers. Außenz. 360/220 cm, H. 205 cm, Innenz. 200/200 cm. Vordach bleibt hochgest. Seitenw. gold, Dach blau **DM 396,–** (auch für 4–6 Pers.) Gr. II **DM 485,–**

Ferienzelt »Garda«, 4–6 Personen Außenzelt 480/330 cm, Höhe 210 cm, Innenzelt 300/220 cm. Grüne Seitenwand, dunkelgrünes Dach, gelbes Innenzelt. 33 kg **DM 498,–**

S O N D E R L E I S T U N G
4 hochwertige Zelte, besonders preisgünstig. Baldige Bestellung sichert rechtzeitige Lieferung. Auch Teilzahlung. **Bitte sofort Sommer Katalog 1962 A anfordern. Besuch lohnt!**

Sport-Bock

M U N C H E N 1 5
Schwanthalerstraße 23/0

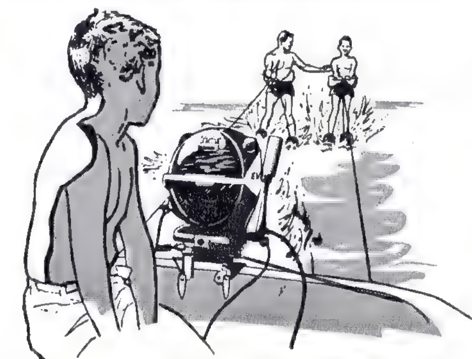
Haben Sie Interesse am Flossenschwimmen und Sporttauchen?

So lassen Sie sich unverbindlich – gegen Einsendung einer Schutzgebühr von 1,– DM in Briefmarken – meinen 150 Seiten starken Katalog zusenden. Die Grundausrüstung (Flossen, Maske, Schnorchel) gibt es schon für ca. 30,– DM.

JENS-PETER PAULSEN Versand von Sporttauchartikeln
HAMBURG 36 · BLEICHENBRUCKE 10 · Abteilung AM 3







Ideal für Wasserski und jede Art des Wassersports. Rasanter Anzug, schnell, zuverlässig, sehr leise, erstklassiger Service.



EVINRUDE
Außenbordmotoren
C. Schmidt · Düsseldorf · Postfach 27007



Kleingepäckträger »RA-BAMBUS« BGM

Für alle VW, Ghia, alle Fiat, Opel, Ford, Mercedes 180-220, DKW, Renault-Dauphin, Simca, Peugeot, Dafhunderttausendfach erprobt. Saubere, technisch vollendete Meisterhandarbeit. Große Aufnahmefähigkeit. Garantiert kein Herausfallen der Gegenstände, kein Brett, kein Stahl, daher keine Verletzungen! Keine Beinbehind.! Keine Karosseriebeschädigung! Einfachster Ein- u. Ausbau. Prosp. kostenlos. Preis in Elfenbein-Ausführg. DM 27.50 bis 33.-
G. RAAB, München 38, Dall'Armistr. 13



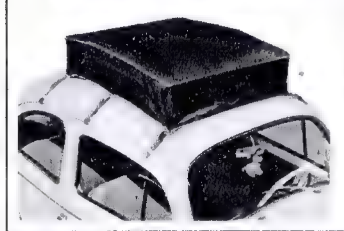




Camping Zelte Zubehör

Nur ⅓ Anzahlung
Rest 10 Monatsraten
Lieferung frei Haus
Barzahlung 3% Skonto
Rücknahme-Garantie
Bitte farbigen Gratiskatalog anfordern!

JOACHIM HEIMANN *Sportversand*
FRANKFURT/M.-Eschersh., Kirchainer-Str. 10 Abt. 4



Autotornister »MULI«

Die Ideallösung eines zusätzlichen staub- und wasserdichten Kofferraums für alle Wagentypen aus **Cabrio-Gummidoppelstoff** (zusammenlegbar, kein Eisengestell). **Preis 79,– DM.** Für Metall-Gepäckträger gibt es jetzt den M U L I - P A C K S A C K.
Alleinhersteller **E R N S T H A R R**
Gerberei und Lederbekleidungsfabrik
Rohrdorf bei Nagold/Schwarzwald
Verlangen Sie Prospekt und Farbmuster.
Beste Referenzen - begeisterte Zuschriften.



HUTCHINSON SPORTBOOTE

Für Ihre Urlaubsreise, für eine wirkliche Erholung auf sonnenüberglänztem, bewegtem Wasser empfehlen wir das große Programm der HUTCHINSON-Sportboote. Alle HUTCHINSON-Bootstypen wie Rio, Barcarole, Aquila und Ontario sind technisch vollendete Meisterwerke. Höchste Sicherheit durch getrennte Luftkammern, höchster Komfort durch elegante Linienführung und höchste Haltbarkeit durch das wertvolle Material – durchweg Nylon mit einer Beschichtung aus Hypalon. Alle HUTCHINSON-Sportboote haben französischen Chic und bieten Ihnen Ferienfreuden wie noch nie. Bei aller technischen Perfektion, bei aller Sicherheit und Eleganz sind HUTCHINSON-Sportboote besonders preiswert und so praktisch in der Tragetasche und im Auto mitzunehmen.
Fordern Sie unseren Prospekt und Bezugsquellenachweis an – Ihrem glücklichen Urlaub zuliebe.

Hutchinson-Gummiwarenfabrik, Mannheim, Hansastraße 66
Paris · London · Madrid · Mailand

Unser Bootstest:

Almar 16 – ein Kunststoffboot aus Belgien

Im vorigen Jahr kam „Almar 16“, ein neues Autoboot aus Polyester, in Deutschland auf den Markt, das im Zweischalensystem in Belgien gebaut wird. Nachdem der Prototyp dieses Bootes bereits ausgezeichnete Leistungen bot, wurde das nun in Serie hergestellte Modell noch einmal erprobt, wobei die ersten Erfahrungen bestätigt worden sind.

Die Doppelschale des Bootskörpers ist in Sandwich-Bauweise hergestellt, das bedeutet, daß zwischen die beiden mit 3 bis 10 cm Abstand ineinandergeschobenen Schalen noch eine Schaummasse aus Kunststoff eingefügt ist. Hierdurch wird das Boot nicht nur überaus widerstandsfähig, sondern auch unsinkbar. Hinzu kommt, daß der Rumpf dieses Bootes zusätzlich noch durch Spanten aus Fiberglas verstärkt ist.

Mit seiner Länge von 4,80 m bei 1,85 m Breite läßt sich mit dem „Almar“ bei Verwendung eines 75-PS-Außenbordmotors eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 60 km/h über die Teststrecke von einen Kilometer in jeder Richtung erreichen, während die Durchschnittsgeschwindigkeit mit einem 40-PS-Außenbordmotor etwa 53 km/h betrug. Hierbei ergaben sich sowohl auf der geraden Strecke als auch bei unruhigem Wasser ausgesprochen gute Laufeigenschaften, denn das Boot setzte selbst bei Wellen weich ein. Hinzu kam eine hervorragende Wendigkeit in Kurven, die mit hoher Geschwindigkeit scharf angeschnitten wurden, ohne daß jemals Gefahr des Kenterns bestand. Infolge der Freibordhöhe von 78 cm kam auch bei rauhem Wasser kaum einmal „Sprühregen“ in das Innere des Bootes. Der Tiefgang von nur 0,20 m ermöglicht es, dieses Gleitboot auch in sehr flachen Gewässern zu fahren.



Sechs Personen haben bequem Platz im „Almar 16“. Die Doppelsitze sind in diesem Fall zu Liegen umgeklappt.

Die Plicht (Innenraum) mit 2,55 m Länge und 1,70 m Breite ist für dieses nicht einmal fünf Meter lange Boot sehr geräumig. Serienmäßig wird dieses Boot mit zwei Rücken-an-Rücken-Polstersitzen für vier Personen ausgestattet, die gleichzeitig für zwei Personen als Liegen auseinandergeklappt werden können.

Die im Preis einbegriffene Ausrüstung umfaßt neben einer gut abgedichteten Panorama-Windschutzscheibe und dem Amaturenbrett auch eine Heckklappe vor der Motorwanne, die als Sitz oder als Tisch verwendet werden kann. Je eine Bug- und Hecklampe, zwei Tragegriffe, zwei Wasserskihaken und sieben Belegklampen, ein eingelegter Bodenbelag und je eine Trittplatte auf den Seitenborden vervollständigen die Ausstattung. Weiter gehören zur serienmäßigen Ausstattung das Luxus-Steuerrad mit einer kompletten Lenkung für den Außenbordmotor in Form von Lenkseilen mit Lenkrollen.

Dieses bestechend schöne und sehr gut verarbeitete sportliche Tourenboot „Almar“ kann mit zwei Insassen bereits mit einem Motor von 18 PS als Gleitboot gefahren werden und verträgt ohne weiteres Einzelmotoren bis zu 80 PS oder aber Zwillingsmotoren bis zu je 45 PS. Für die Ausübung des Wasserskisports sind, wenn man sich nur geradeaus schleppen lassen will, 40 PS als Minimum erforderlich.

Das Gewicht des kompletten Bootes beträgt (ohne Motor) 210 kg und ist damit auch hinter kleineren Wagen ohne weiteres zu transportieren, wobei in den meisten Fällen der Motor im Boot verladen werden kann, ohne daß das zulässige Anhängegewicht überschritten wird. Der Preis des völlig ausgestatteten Bootes (ohne Motor) beträgt 4800 DM.

Bondick

SCHWEIKERT-WOHNWAGEN

das private Heim für jeden Urlaub

Wohin Sie auch fahren, im **Schweikert-Wohnwagen** haben Sie stets das Gefühl IMMER DAHEIM zu sein. Er ist ein Stück Ihres eigenen Lebenskreises. Die Inneneinrichtung ist zweckmäßig, formschön und modern. Alle **Schweikert-Wohnwagen** sind so solide gearbeitet, daß Sie viele Jahre Freude daran haben.

Prospekte mit Händlernachweis kostenlos von **EUGEN SCHWEIKERT, ILSHOFEN,** Krs. Schw. Hall



MÄNNER WISSEN QUALITÄT ZU SCHÄTZEN – FRAUEN LIEBEN DEN KOMFORT





LIBELLA Motorboote

Motorboote · Bootsmotoren · Spezialanhänger in allen Größen und Preisklassen
LIBELLA GMBH & CO, OLLARZRIED
bei Ottobeuren, Telefon Ottobeuren 376

Der Sommer kommt –

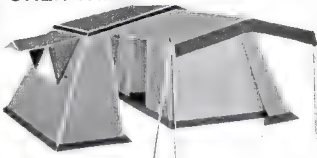
Zur Zeit **günstige Sonderpreise. Hauszelte** ab DM 69,– **Steilwandzelte** ab DM 290,– Prosp. kostenlos



GERMANIA-Faltbootwerft 36 NECKARZIMMERN/BADEN

CAMPING mit COMFORT

STEILWANDZELTE VON DENEN MAN 1962 SPRECHEN WIRD:



SERIE »OLYMP«

Olymp 160 außen 325 × 235 cm innen 200 × 160 cm	DM	237,-
Olymp 200 außen 380 × 230 cm innen 200 × 200 cm	DM	265,-
Olymp 250 außen 415 × 310 cm innen 200 × 250 cm	DM	340,-



SERIE »VERANDA«
mit feststehendem Vordach und Vorderfront. Extraklassezelte!

Veranda 1	DM 470,-
Veranda 1 de Luxe mit festem Küchenanbau außen 400 × 220 cm innen 200 × 200 cm	DM 515,-
Veranda 2	DM 560,-
Veranda 2 de Luxe mit festem Küchenanbau außen 400 × 280 cm innen 200 × 260 cm	DM 608,-

Das sind nur einige „Rosinen" aus dem reichhaltigen, bunten **CAMPING-KATALOG C 62** der auch Ihnen kostenlos zur Verfügung steht. Dazu selbstverständlich

- **Frei-Haus-Lieferung**
- **Rücknahme-Garantie**
- **Diskrete Teilzahlung** bei nur ein Fünftel Anzahlung Rest bis zu 10 Monatsraten
- **3% Skonto bei Barzahlung**

Es bedient und berät Sie immer schnell, gut und zuverlässig das Camping-Fachgeschäft von gutem Ruf

OLYMPIA-SPORTHAUS E. LOYDL
NÜRNBERG 2 · Sandstr. 10
POSTFACH 1920 · ABT. C 12



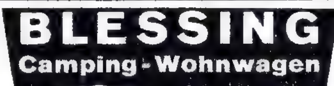
Eine Zeltserie, die die Welt begeistert!

CHALET-RACLET

Die bekannten Zeltvillen v. RACLET Paris! Bewährte geräumige u. standfeste Mod. m. voll. Stehhöhe

CHALET »Comfort«	**DM 396.-**
CHALET »Comfort Super«	**DM 429.-**
CHALET »Grand-Large«	**DM 524.-**
CHALET »Familial«	**DM 668.-**

Verkauf durch Intersport-Fachgeschäfte. Bezugsquellennachweis und Katalog durch: Intersport-Zentrale Heilbronn/Neckar Postfach 228



BLESSING
Camping-Wohnwagen



Merkur u. Saturn
4 Typen zur Wahl

Ing. H. BLESSING, Wohnwagen Sprendlingen/Rheinh. Tel. 319

BUNGALOW-ZELTE RACLET-MIRASOL



Camping-Möbel Zubehör Katalog gratis

VERSANDHAUS ST. GEORG
SAARBRÜCKEN Postfach 384 Tel. 65906

Es macht wirklich Freude,

bei Camping und Reise

auf diesem wertvollen, dabei robusten



Enders

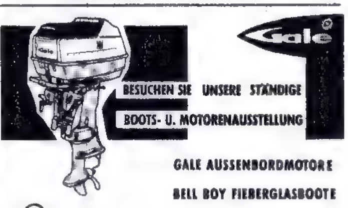
Propan/Butan-Kocher von höchster Funktionsbereitschaft die herrlichsten Menüs zu kochen.

Aus der ENDERS-Familie.

Nur DM 66.– für ein modernes Gerät in hammerschlaglackiertem Stahlgewande.

Enders

Broschüre 1962 und Lieferung durch die Fachgeschäfte.



GALE AUSSENBORDMOTORE
BELL BOY FIEBERGLASBOOTE

IMPORTEUR FÜR DEUTSCHLAND: BRUNE GMBH MANNHEIM

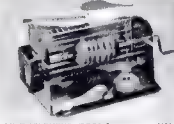
HAMMER SCHLAFSACK

Camping-Traum

Ihr zuverlässiger Begleiter für Reise, Sport und Urlaub

Bezugsquellen durch Hammer-Steppdecken-Fabriken Kriftel/Ts.

CAMPING-GRILL GIM



mit Motor DM 98,75
Motor für 4,5 Volt Taschen- oder 6 Volt Autobatterie
Holzkohlen- oder Gas-Strahler

erhältlich in jedem Sportgeschäft oder **ELHA-Werk** Abt. A, 8031 Olching b. Münch. Fordern Sie bitte Prospekt an.



DETHLEFFS
CAMPINGWAGEN ERPROBT UND BEWÄHRT

DETHLEFFS WOHNWAGENBAU ISNY/WÜRTTBG



JOMI Wohnwagen
JOSEF MIDDENDORF
KÖLN-VINGST 9
Ostheimerstraße 175-177
Telefon 871962



ALBERT MEYER · SCHLAUCHBOOTE
Berlin SW 61 · Lindenstraße 101/102



Aus Industrie und Wirtschaft

Im Fahrzeugbau der Bundesrepublik waren 1961 409 922 Menschen beschäftigt, die insgesamt 675,788 Millionen Arbeitsstunden geleistet haben. Für Löhne und Gehälter wurden ohne Arbeitgeberanteil der Sozialversicherung rund drei Milliarden Mark aufgewendet. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einer Erhöhung um 13 Prozent. Die Löhne je Arbeitsstunde beliefen sich auf 3,51 DM. Der Umsatz je Arbeitsstunde belief sich auf 26,58 DM, der Jahresumsatz im gesamten Fahrzeugbau lag bei 17,96 Milliarden DM.

*

Fiat erzielte im Geschäftsjahr 1961 einen Überschuß von 26,4 Milliarden Lire und zahlt eine Dividende von 95 Lire pro Aktie im Nennwert von 500 Lire. Am Gesamtumsatz des Konzerns mit 641 Milliarden Lire waren Automobile mit 491 Milliarden Lire beteiligt. Die Gesamtzahl der Beschäftigten stieg weiter und erreichte rund 112 000.

*

Castrol und Veedol haben die Ölpreise erhöht. Beide Firmen setzten den Literpreis für Mehrbereichsöl von 4,50 auf 4,90 DM herauf. Bei Castrol verteuerte sich HD-Öl von 3,80 auf 4 DM und bei Veedol von 3 auf 3,45 DM.

*

Die Hans Glas GmbH will ihr Stammkapital von einer auf sechs bis sieben Millionen DM erhöhen. 1962 soll auch ein neues, vierstöckiges Fabrikationsgebäude mit 10 000 Quadratmetern Arbeitsfläche in Betrieb genommen werden. Vom neuen S 1004 Coupé sollen täglich 50 Stück hergestellt werden.

*

Die italienische Firma Agip will ihr Tankstellennetz in Österreich von 50 auf 200 Stationen erweitern.

*

17 840 Automobile verkaufte NSU/Fiat im ersten Quartal 1961. Im ersten Vierteljahr von 1962 steigerte sich der Absatz um rund 60 Prozent auf 28 454 Einheiten. Die Firma führt die Steigerung auf den Erfolg der Fiat-Typen 1300 und 1500 zurück, betont aber auch den gestiegenen Absatz der übrigen Modelle.

*

Eine Zusatzbeleuchtung zum Abblendlicht, ein sogenanntes Teilfernlicht, hat die Westfälische Metall-Industrie „Hella" entwickelt. Der Zusatzscheinwerfer leuchtet nur die rechte Straßenhälfte mit Fernlicht aus. Er darf nur in Verbindung mit dem Abblendlicht geschaltet werden.

*

Um einen neuen Typ mit der Bezeichnung „Taunus Transit 800" hat Ford Köln sein Nutzfahrzeug-Programm erweitert. Der Wagen kann zwischen 730 und 860 Kilo Nutzlast befördern und wird mit dem in die Personenwagen 12 M und 17 M eingebauten 1,5-Liter-55-PS-Motor ausgerüstet. Er ist als Kastenwagen, Kombifahrzeug, Achtsitzer-Panorama-Luxusbus, als Stahl- und Holzpritsche und als Fahrgestell mit Fahrerhaus zu haben. Die Preise liegen zwischen 5875 und 8875 DM.

*

Die Deutsche Dunlop Gummi-Companie AG erzielte im vergangenen Jahr den höchsten Umsatz seit ihrem Bestehen. Er lag mit 237,76 Millionen DM um 5,15 Millionen höher als 1960. Investiert wurden 27,6 Millionen DM.

*

Im gewerblichen Güterverkehr wurden in der Bundesrepublik im vergangenen Jahr 72,9 Millionen Tonnen befördert. 1954 beförderte der Straßen-Güterverkehr 36,3 Millionen Tonnen.

*

Australien hat im vergangenen Jahr insgesamt 3605 Personenwagen (BMC) ausgeführt. Die australische British Motor Corporation will jetzt ihre Werksanlagen ausbauen und die Produktion erheblich steigern.

*

Die britische Firma Standard Triumph International erzielte im März die beste Exportleistung seit dem bisher besten Nachkriegsmonat, dem Juli 1960. Die Ausfuhr stieg gegenüber März 1961 um 85 Prozent. Im ersten Quartal von 1962 wurden um 77 Prozent mehr Fahrzeuge ausgeführt als in der Vergleichszeit des Vorjahres.

*

Im Mai lief der Verkauf von Rambler-Pkw, die Renault in einem belgischen Montagewerk baut, in Frankreich, den Benelux-Ländern und Österreich an. In Frankreich kostet der Rambler „Classic 6" 18 200 NF.

wirtschaftlich und verläßlich
Continental
Keilriemen

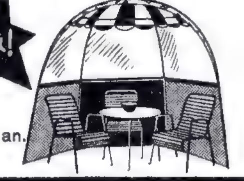


- - camping - - - bootssport - - - camping - - - bootssport - - - camping - - - bootssport - -

ERHOLUNG STATT ZELTAUFBAU!

STABILE **AIR-CAMPING** AUTOZELTE sind mit einem Handgriff in Sekunden aufgestellt. Für alle Auto-Typen passend. Gediegenes Zubehör. Prospekte gratis!
G. HEINZEL K.G., LANDSHUT/BAY.-PIFLAS
Telefon 21 09 FS 05 82 06

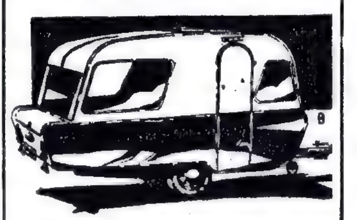
IGLO Windschutz-Laube ideal für jeden Campingfreund!
In wenigen Minuten aufgestellt, schützt sie vor Regen, Wind und Staub. Zusammengefaltet bequem in jedem Auto mitzuführen. Fordern Sie noch heute beim Hersteller Farbprospekt an. Preis ab DM 100,— netto.



Herman Wupperman GmbH Pinneberg – Hamburg

GROSS *Feriela*

Ein formschöner und preisgünstiger Wohnanhänger mit elegant-behaglicher Inneneinrichtung. Für PKW ab 700 ccm.



Aufbau, Inneneinrichtung und Fahreigenschaften sind von der Fachpresse glänzend beurteilt. Wir senden Ihnen unverbindlich den Farb-Prospekt mit vielen Abbildungen.

GUSTAV GROSS
Feriela-Wohnanhänger
Abt. 11, Gefrees/Ofr. über Bayreuth, Schließfach 17

DE REU-CARAVANS
4 Größen, mod. Eleganz, sehr massiv, Raumkomfort, runde Eichenmöbel, großer Kofferraum, Preise konkurrenzlos. Ferner Knaus-Wohnwagen, Tabbert, Sonny Boy, Lebensmittel-Verkaufswagen aller Größen. Ab 1. 4. Verkaufslager in Köln-Brück, Olpener Str. 836 (B 55 Köln-Olpe) Telefon Köln 87 32 85 (über Köhler)
CARAVAN-BRAUN, Derschlag-Oberagger (Oberberg.Kreis) Tel. Eckenhagen 305

In Ost, in West, in Süd, in Nord, vertraue stets auf



Ihr Urlaub wird schöner, Ihre Freizeit erholsamer, das Wochenende erlebnisreicher, durch mod. Freizeit- u. Badekleidung, durch die vielseitig verwendbaren Luftmatratzen, Bade- u. Schlauchboote, durch die bewährten Zelte u. das zweckmäßige Campingzubehör aus einem INTERSPORT-Fachgeschäft. INTERSPORT-Fachgeschäfte gibt es in ganz Europa. Anschriftslisten d. INTERSPORT-Fachgesch. erhalten Sie zusammen mit einem Teilnahmebogen für den INTERSPORT Camping-Testwettbew., bei d. Preise im Wert von DM 5000.— zu gewinnen sind von der
INTERSPORT-Zentrale Heilbronn/N., Gymnasiumstr. 74

Cawad
WOHNWAGEN
DÜSSELDORF
NÖRDLICHER ZUBRINGER
ESSO-TANK · RUF 626404

15. 6. 1962 Camping – Bootssport
Anzeigenschluß Augustheft

Wohnwagen aus MÜNCHEN
WILK · TABBERT · SCHWALBENNEST
Import: Car Cruiser, Fairholme, Paladin
SÜDD. CARAVAN-ZENTRALE John Lloyd
Mü.-Neuaubing, Bodenseestr. 320 (verl. Landsberger Str.)

Eine einzigartige Vergleichs-Schau von 150
WOHNWAGEN ALLER GRÖSSEN!
Gratiskat. Wenk, Heidelberg, Bergheimer Str. 88
Ständig gute gebr. Anhänger auf Teilzahlung

WOHNWAGEN *Vilsmeier*
Schierling bei Regensburg, Tel. Eggmühl 205
Ständige Großausstellung. WILK - TABBERT - KNAUS, ca. 30 Mod., lauf. Sonderangeb./Gebrauchtw./Verleih



Groß-Ausstellung
Deutsche-engl.-franz. Wohnanhänger
Ältester Fachbetrieb des Landes u. Mitglied des Verbandes Deutscher Wohnwagenhändler und Importeure
Caravaning-Zentrale Hans Breuer
Köln-Efferen, Luxemburger Straße 219
Telefon 5515 Amt Hermühlheim

Einmal. WOHNWAGEN-VERGLEICHSSCHAU
deutscher u. engl. Spitzenfabrikate
Wohnwagen-Fritz
Bremen-Huchting, Huchtinger Heerstr. 29, T. 35 65 57
Hambg.-Schnelsen, Holstein. Chaussee 402, T. 55 86 38

Uberall dabei . . .

Felap-Transistorradios
Qualitätsmarkengeräte direkt vom HERSTELLER – daher so preiswert

Type M-K-L	62 Mittel-Kurz-Langwelle	DM 124,–
Type M-K	62 Mittel-Kurzwelle	DM 110,–
Type A-M-K	62 Auto-Mittel-Kurzwelle	DM 114,–
Type A-M-L	62 Auto-Mittel-Langwelle	DM 114,–
Type M-L	62 Mittel-Langwelle	DM 108,–
Type M	60 Mittelwelle	DM 89,–



10 % RABATT
6 Monate Garantie. Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen. Nachnahmeversand. Sie sparen 30% durch »direkten« Einkauf.
Verlangen Sie Prospekte.
Felap **GmbH. Abt. A,**
NÜRNBERG 34, Furtenbachstr. 26

BOOTSBAUSPERRHOLZ
wetter- u. wasserfest 0,8-12 mm stark, Versand nach allen Orten.
Genetzky & Graebert · Berlin NW 40
Heidestraße 20/21 · Sa.-Nr. 350506

Bootswerft Dr. Piffko Export · Import
Reutlingen-Betzingen
Ruf 32 32
Gratiskatalog

»RIVIERA«-Wohnwagenheizung
gepr. nach DIN 3365 – in den **FUSSBODEN** einzubauen. Hohe Heizkraft durch patent. Heißluftsystem.
M. A. MEYER
Osnabrück, Martinistr. 8, Tel. 42189

WOHNWAGEN-ULLRICH
Tabbert, Berolina, Bluebird, Südwind, Schwalbennest, auch als Gelegenheiten
BREMEN, Osterdeich 189, Ruf 44 48 07
HAMBURG, Rückersweg 2-4, Ruf 21 86 41

Johnson
AUSSENBORDMOTOREN
1962 mit umwälzend neuer elektrischer Gangschaltung, neuem 28 PS Modell und vielen weiteren Neuerungen. Wir senden Ihnen gern unseren Prospekt.
Importeur: Ernst O. Hesse, Düsseldorf, Grafenberger Allee 325, Fernruf 66 39 80

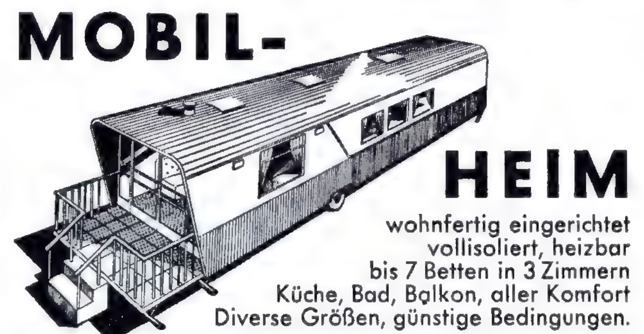
CAMPING-WAGEN – BACHEM FRAGEN!
Immer preisgünstig und gut sortiert durch Direktimporte englischer und Vertretung führender deutscher und ausländischer Fabrikate. ASTRAL, BLUEBIRD, ERIBA, SONNY-BOY, PEMBERTON u. andere. Elegante Reisewagen und komfortable Mobilheime. Gebrauchtwagen und Vermietung.
WILHELM BACHEM, Mülheim-Ruhr
Friedrich-Ebert-Straße 4, Tel. 47142
GROSSE AUSSTELLUNG: Mülheim-Ruhr/Saarn, Kölner Straße 215 (B1) · Telefon 48 81 06

CARAVAN-BURGHARDT
MÜNCHEN-PASING
Bodenseestraße 151-153, Telefon 81527. Fast alle in- und ausländischen Spitzenfabrikate. Mobilheime, Verkauf, Verleih, Gelegenheitskäufe



Für's Wochenende oder als Dauerwohnung ein eigenes

MOBIL-



HEIM
wohnfertig eingerichtet
vollisoliert, heizbar
bis 7 Betten in 3 Zimmern
Küche, Bad, Balkon, aller Komfort
Diverse Größen, günstige Bedingungen.
▶ **Jetzt auch Wohnanhänger für PKW** ◀
MOBILHEIM GMBH. STUTTGART-S
CHARLOTTENSTRASSE 29, TELEFON 241807

Um 35 Prozent stieg der Mineralölumschlag der Deutschen Erdöl AG (DEA) in Brunsbüttelkoog auf 1,4 Millionen Tonnen. 42 Großtanker brachten aus Übersee 530 000 Tonnen Rohöl.

*

Der 100 000. MGA-Sportwagen verließ kürzlich das Montageband. Von diesem Wagentyp, der mit kleinen Änderungen seit 1955 gebaut wird, gingen 70 000 nach Amerika. Der MGA gilt als der meistgebaute Sportwagen überhaupt.

*

Studebaker-Packard zeigt ein neues Sportcoupé „Avanti", das einen V-8-Motor mit Kompressor hat und rund 350 PS leistet. Von diesem Typ sollen ab Sommer dieses Jahres wöchentlich etwa 25 Stück hergestellt werden.

*

Der Anteil deutscher Automobile am französischen Auto-Import ging im ersten Vierteljahr von 1962 von 42 auf 36 Prozent zurück. Frankreichs Autoeinfuhr hat weiter zugenommen. Ihr Marktanteil liegt jedoch weiterhin bei zehn Prozent.

*

Der 50 000. Porsche-Wagen lief kürzlich vom Band.

*

Um 1500 DM wurde der Preis des Fiat 1200 Cabriolets gesenkt. Es kostet jetzt 9470 DM. Das Cabriolet hat eine Karosserie von Pininfarina.

*

883 820 Kraftfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr in Italien neu zugelassen. Das waren 13,8 Prozent mehr als im Jahr 1960. Der Bestand an Pkw erhöhte sich damit auf 2,479 Millionen. Motorisierte Zweiräder gibt es in Italien 2,91 Millionen Stück.

*

Im März dieses Jahres wurden in den USA über 600 000 Pkw einheimischer Produktion verkauft. Das waren 25 Prozent mehr als im März 1961. Die fünf größten Werke stellten zusammen in diesem Monat rund 603 000 Pkw her.

*

Pro Arbeitstag wurden 1961 in der Bundesrepublik 4000 Kraftfahrzeuge verkauft. Bei 70 bis 80 Prozent der Neuwagenverkäufe mußte ein Gebrauchtfahrzeug in Zahlung oder in Kommission genommen werden.

*

Sportliche Modelle von Ford und Mercury bereichern den amerikanischen Markt in dieser Hinsicht. Die sportlichen Wagen – Varianten der Typen „Falcon", „Fairlane", „Galaxie" und Mercury „Monterrey" – zeichnen sich durch erhöhte Motorleistung, vordere Einzelsitze und handgeschaltete Vierganggetriebe aus. Der vom „Galaxie" abgeleitete „500 XL" ist mit 390 SAE-PS einer der stärksten Wagen auf dem amerikanischen Markt.

Anmeldung der Ansprüche aus dem VW-Sparer-Vergleich

Der endlich zustande gekommene Vergleich zwischen den VW-Sparern und dem Volkswagenwerk sieht entsprechend der Sparleistung wahlweise eine Abfindung in Geld oder die Gewährung eines Preisnachlasses auf alle Modelle des VW 1200 vor. Die Teilnahme am Vergleich steht jedem VW-Sparer frei, ist aber als z. Zt. einzige Möglichkeit der Realisierung des Guthabens anzuraten. Leider kann der ADAC die Ansprüche seiner Mitglieder nicht für diese geltend machen, weil das VW-Werk auf der direkten Anmeldung durch den Sparer besteht. Antragsformulare und ein Merkblatt sind beim örtlichen VW-Händler erhältlich. In Anbetracht der voraussichtlich langen Dauer der Abwicklung des Vergleiches (monatlich etwa 1000 Wagen) und der steigenden Tendenz der Automobilpreise empfiehlt sich eine baldige Anmeldung.

Beilagenhinweis

Das Juni-Heft der ADAC-MOTORWELT enthält folgende Beilagen:

Max Bahr, *2 Hamburg-Bramfeld, Postfach.*
Teilauflage: Prospekt „MABA-Tischtennis-Tisch".

Bassermann & Cie., *683 Schwetzingen, Marschallstr. 5.*
Teilauflage: Prospekt über moderne Konserven- u. Fertiggerichte.

Goebel-Chemie, *Paul Alfred Goebel GmbH, 532 Bad Godesberg.*
Gesamtauflage: Prospekt „24 Haushaltartikel".

Henkel & Cie. GmbH., *4 Düsseldorf-Holthausen, Postfach 345.*
Gesamtauflage: Prospekt „PARAL".

Mairs Geographischer Verlag, *7 Stuttgart 13, Spittlerstr. 8.*
Gesamtauflage: Prospekt „Der große SHELL Atlas".

Sonnenwerke Sieburg & Pförtner, *337 Seesen am Harz, Postfach 86.*
Teilauflage: Prospekt über moderne Konserven- u. Fertiggerichte.

An weiteren Prospekten interessierte Leser wollen sich unter Bezug auf die ADAC-MOTORWELT an die genannten Firmen wenden.

Roller-Test



HEINKEL 150

Der Heinkel Tourist, Deutschlands meistgekaufter Motorroller (174-ccm-Viertaktmotor, 9,5 PS, rund 2000 DM), hat neuerdings mit einem scharfen Konkurrenten zu rechnen: Heinkel 150, seit März dieses Jahres in Fertigung, mit 149-ccm-9-PS-Zweitaktmotor. Heinkel hat wiederum ganze Arbeit geleistet, jahrelang entwickelt und versucht, und auf reichen Erfahrungen aufbauend einen Roller aufgelegt, der nicht ausgesprochen billig (1690 DM), aber qualitativ dem Tourist zumindest ebenbürtig ist. Form und Aufmachung verraten geschickte Hände, und hier wie mit Trieb- und Fahrwerkseigenschaften, die man sonst nur beim Motorrad findet, hat Heinkel wirklich Neues geschaffen. Es dürfte nicht unerwartet kommen, wenn der 150 den Tourist in den Hintergrund drängt.

Das bietet der Heinkel 150 . . .

Rollerfahrt verbunden mit dem Genuß der Motorrad-Straßenlage – erstklassige Führungseigenschaften – äußerst solide Bauweise bei nur 118 kg Leergewicht – einwandfreie Gewichtsverteilung durch großen Radstand – ordentliche Federung – gute Bremsen – richtig bemessenen Lenkeinschlag – vollständige Ausstattung – Vibrationsfreiheit – hohe Fahrleistung, hervorragende Beschleunigung von 0 auf 40–60–80 km/h in 4,0–8,0–16,0 sec. – mäßigen Zweitaktverbrauch von etwa 3 bis 4,6 Liter/100 km (hohe Kraftstoffnutzung durch hohe Verdichtung) – 9,5 Liter Tank – Hinterradkette im echten Ölbad.

. . . was noch geboten werden sollte . . .

Sportausführung mit vier Gängen – zumindest ein Handschuhkasten – Lenkschloß, Benzinhahn und Luftfilter besser zugänglich – beim Bremsen weniger stark einsackende Vorderradfederung.

Preis: 1690 DM (ohne Reserverad und Gepäckträger)

Steuer 22 DM, Versicherung 75–79 DM

Man hat in Zuffenhausen das Kunststück fertiggebracht, einem Zweirad mit 3,50–10 Rollerrädern Motorrad-Fahreigenschaften zu geben. Dabei liegt der Lenker etwa einen Meter hoch über der Straße, und die (Metzeler-) Reifen zeigten eher flaches Wagen-, nicht rundes Motorradprofil. Obwohl die beiden Batterien ziemlich hoch am Frontschild untergebracht sind und so zu tiefliegendem Frontpartiegewicht ebensowenig beitragen können wie der hochreichende und sehr stabil ausgeführte Steuerkopf, ist der Heinkel 150 ganz und gar nicht kopflastig. Auch schwingt die Steuerkopfpartie samt Lenker dank des sehr starken Rohrrückgrats nicht in Fahrtrichtung aus, wie bei Rollern vielfach der Fall. Desgleichen ist die als Kettenkasten ausgebildete Hinterradschwinge, deren Lagerachse mit der Getriebeachse in einer Flucht liegt (wodurch sich die Kettenspannung beim Durchfedern nicht ändert!) eine außerordentlich steife Hinterradführung. Ebenso sauber geführt ist das Vorderrad durch eine richtige Gabel. Sie erschwert zwar den Radausbau (sind Pannen nicht selten geworden?), genügt aber wie alle anderen Fahrwerksteile des Heinkel 150 höchsten Ansprüchen. Daraus erklären sich die für einen Roller geradezu märchenhaften Fahreigenschaften. Es dürfte sehr schwer sein, heute einen Roller zu finden, auf dem man sich so sicher bewegt weiß, der die Kurven so sauber durchläuft, die gleiche hervorragende Geradeausführung hat, und auch beim Richtungswechsel benimmt sich der Heinkel 150 so einwandfrei, als hätte er große Motorradräder.

Das Vorderrad wird durch zwei, das Hinterrad durch ein Federbein abgestützt. Obwohl nicht lasteinstellbar und daher zwangsläufig mit einer weichen Feder zu versehen, war in der Hinterhand des Rollers nichts von Federungshärte zu spüren, was sich auch mit Sozia nicht änderte. Die Vorderradfederung (mittellange gezogene Schwingen) wäre zur Verbesserung der Stoßaufnahme etwas weicher zu wünschen, aber auch so sackt sie beim Abbremsen des Vorderrades jäh ein. Hier verbietet sich eine weichere Federung von selbst. Dieses „in die Knie gehen" der Federung beim Bremsen ist mehr zu beanstanden als die Federungsstraffheit. Sie geht jedoch nicht zu weit, die Stöße kommen nicht bis zum Lenker durch. Vorn wie hinten ausreichend lange Federwege.

Die äußerst solide Bauart des Heinkel 150 schließt Klappergeräusche aus. Die Phonzahlen 80/80 für Fahr- und Standgeräusch besagen dagegen, daß es sich um einen kernig klingenden Roller handelt. Doch das Auspuffgeräusch bleibt weit von lästig, wenn die Drehzahl des Motors nicht gerade zwischen Häuserreihen mutwillig hochgetrieben wird, was nur ein Bubenstück ist. Ausgezeichnete mechanische Laufruhe. Gelegentlich kommt ein dünnes Heulen durch, dessen Herd das Getriebe oder das Gebläse sein mag. Ab etwa 80 km/h wird der Auspuffklang zornig, da meint man, einen Zweizylinder unter sich zu haben (ca. 6000 U/min) und recht schnell zu sein. Aber die Spitzengeschwindigkeit beträgt 85 km/h. Kommt es auf Gefälle zu 90 km/h, so entspricht das bereits 6700 U/min – mit entsprechender Akustik.

Neun PS bei 5750 U/min aus 150 ccm – dieser spritzige Zweitakter würde auch in einem Motorrad eine ausgezeichnete Figur machen. Unterhalb etwa 2500 U/min, auf leichter Steigung gar bei etwa 3000 U/min (34 bzw. 40 km/h im III. Gang, also direkten Gang) stellt er sich beim Gasgeben schwerhörig. Zurückschalten! Steht die Zweitaktspülung aber erst einmal bei mittleren Drehzahlen auf festen Beinen, erlebt man ein Motortemperament, das verblüffend ist und bis zu 7000 U/min hinaufreicht. Keine Sorge: Auch oben (Kolbenbolzen) nadelgelagertes Pleuel. Zylinder und Kopf sind ein Alu-Gußstück, die Laufbahn ist hartverchromt. Im Standlauf wie beim Ausrollen keckert auch dieser Zweitakter, doch er stößt nicht im Antrieb, sondern rollt auch mit Standgas ruckfrei dahin (rund 30 km/h langsam). Nun rasch Gas aufdrehen, bringt nicht viel. Hierbei fällt mitunter die Spülung um, und aus Zwei- wird X-takt. Sobald der Motor aber flott drehen darf, reißt er Drehzahl und Leistung hoch, als hätte er doppelt so viele PS im Zylinder. Verdichtung 1 : 10 wie bei Rennmotoren. Wenn schon. Keine Spur von Klingeln oder auch nur Laufhärte im Standlauf. Mischungsschmierung 1 : 40, keine lästige Rauchfahne, kein Gestank. Elektrostarter, es gab nicht die geringsten Startschwierigkeiten. Der Heinkel 150 gibt auch keine Vibrationen zu spüren, darauf darf Heinkel ganz besonders stolz sein, denn das ist ein höchst seltener Entwicklungserfolg. Obwohl die Leistungscharakteristik des Motors nach einem Vierganggetriebe ruft, drei Gänge. Bei 6500 U/min kommt es im I.–II.–III. Gang zu 29–60–87 km/h. Man hat also nicht ins Schnelle untersetzt, sondern die Gesamtuntersetzungen der Hochleistungscharakteristik des Motors angepaßt, mit anderen Worten: Der Motor hat es bei diesen Untersetzungen leicht, flott bis hoch zu drehen, und er tut das auch mit zwei Personen am Berg. Nicht zu schwer beladen, hält er eine 12%ige Steigung im III. Gang zäh durch und kapituliert auch nicht so bald vor 15%. Da der Heinkel 150 aber so tadellos liegt, wird er sportlich gesonnenen Fahrern ein Vierganggetriebe in den Kopf setzen.

Die Drehgriffschaltung ist vorbildlich leichtgängig, und die Gänge rasten geräuschlos ein, ob man den Drehgriff nun schnell oder langsam betätigt. Eine markantere Rastung für den II. Gang oder für den Leerlauf ist kein Muß, da man die entsprechenden Stellungen mit etwas Übung kaum verfehlen kann.

Die Sitzhöhe ist mit rund 78 cm niedrig gehalten, der Lenker liegt hoch, der Abstand Lenkergriffe größte Sitzbankbreite beträgt nur 63 cm. Heinkel hat hier Voraussetzungen der Sitzposition geschaffen, wie sie besser nicht fixiert werden können. Man hat diesen Roller fest in der Hand, sitzt gelöst und weit vorn, so daß selbst durch das als Zubehör erhältliche Reserverad oder durch Gepäck (das wie jenes kommt auf einen aufschraubbaren Träger aus Rohr) keine teuflische „Hecklastigkeit" aufkommen kann. JFD

Mit dem Wagen quer durch England

„The Bell" Inn, Hurley

Autofahren ist in England leicht, und ein reines Vergnügen. Selbst auf dem Lande werden Sie ausgezeichnete Straßen vorfinden. Wege- und Straßenmarkierungen sind übersichtlich und klar. Kein Problem, wohin Sie fahren sollten! Es gibt in jedem Winkel dieses Landes etwas Schönes und Interessantes zu sehen. Die wechselnden Szenerien der Landschaft, alt-ehrwürdige Bauten, einladende, gemütliche Gasthäuser, – und überall werden Sie Halt machen wollen. Lebendige Städte, verträumte Dörfer . . . England im Wagen kennenzulernen, – das ist eine Reise wert. Zeit genug haben Sie, – es gilt ja keine riesigen Entfernungen zu durchjagen. Und was Sie alles abseits der großen Heerstraßen entdecken können! England ist berühmt für solche Entdeckungsfahrten. Immer finden Sie Neues, Niegesehenes, ganz gleich wie gut Sie das Land zu kennen glauben. Es spricht alles dafür, daß Sie Ihren Wagen mit nach England nehmen, – oder sich dort einen mieten. Am besten treten Sie einem der beiden großen Automobil-Clubs bei, dem Royal Automobile Club oder der Automobile Association. Sie werden hier mit Rat und Tat jede Hilfe finden.

GUTSCHEIN
Bitte in Blockschrift ausfüllen

Ich interessiere mich für:
(bitte ankreuzen)

- LONDON ☐
- ENGLAND ☐
- SCHOTTLAND ☐
- WALES ☐
- NORD-IRLAND ☐

Bitte, senden Sie mir kostenlos farbige Prospekte, Reiseführer und Karten.

NAME: ______________________

ADRESSE: ______________________

____

Britisches Verkehrsbüro, Abt. G 29
Frankfurt/Main, Neue Mainzer Straße 22



W E L C O M E T O B R I T A I N



Folge 18

Keilriemen im Auge behalten

Gemessen an den Beanspruchungen, denen Keilriemen als Ventilator-, Gebläse- und Lichtmaschinenantrieb ausgesetzt sind, erreichen sie heute Laufzeiten, die ihren hohen Gütegrad bestätigen. Auf der Straße liegende gerissene Keilriemen sind also ganz gewiß nicht die Opfer schlechter Qualität, sondern ein Beweis für Sorglosigkeit und Versäumnisse im Punkt Riemenpflege. Sie umfaßt nichts weiter als Einhalten der richtigen Riemenspannung und einen gelegentlichen Blick nach dem Riemenzustand. Weder das eine noch das andere tun, kann sich bitter rächen. Keilriemen einfach sich selbst überlassen, möglichst bis sie ausgefranst sind, braucht durchaus nicht nur mit einem Riemenriß, es kann auch mit einem Austauschmotor enden. Denn kein Motor kommt ohne Keilriemen weit, da in der Regel bei wassergekühlten Motoren der Ventilator, die Wasserpumpe und die Lichtmaschine ausfallen, bei luftgekühlten Motoren das Gebläse und die Lichtmaschine, und der Motor auf gefährliche Übertemperaturen kommt. Und da sich ein Riemenriß nicht vor den Augen des Fahrers abspielt und kochende Kühler den Dampf heute nicht mehr sichtbar nach oben ausstoßen wie zur Jugendzeit des Automobils, nimmt das Unheil unter der Motorhaube unbemerkt seinen Lauf.

Über einen Keilriemen, der diese Bezeichnung nicht mehr verdient, weil er angerissen und ausgefranst ist, sind nicht viele Worte zu verlieren: Wegwerfen. Das Volkswagenwerk empfiehlt: „Immer gleich wieder einen neuen Reservekeilriemen besorgen." Beim Motor des Steyr Puch 500 wird das Gebläse durch zwei Keilriemen angetrieben, und das Werk empfiehlt, sie immer paarweise auszuwechseln. Auch bei der Renault Dauphine gibt es zwei, aber jeder ist anders beansprucht, der eine treibt den Ventilator, der andere die Lichtmaschine. Es ist nicht damit getan, einen bzw. zwei Keilriemen als Reserve mitzuführen. Zu einem gerissenen Riemen darf es überhaupt nicht kommen. Nicht warten, bis er altersschwach geworden ist, sondern den noch gut aussehenden, aber schon geraume Zeit gelaufenen Riemen zum Reserveriemen machen und einen neuen auflegen. Der alte kann notfalls wieder zu Ehren kommen, sollte jedoch nicht zu lange laufen, sondern möglichst bald einem neuen Platz machen. Diese Methode ist etwas teuerer, als zu warten, bis die Fransen fliegen (hoffentlich wird dieser Zustand auch bemerkt), aber immer noch entschieden billiger als die möglichen fatalen Folgen einer Motorüberhitzung durch Ausfall des Ventilator- bzw. Gebläseriemens.

Neue Riemen dehnen sich etwas, und es ist Sache der ersten Kundendienste, auf die richtige Spannung zu achten. Falls es später mit dem Einhalten der Pflegedienste nicht mehr genau genommen wird, oder angenommen, Sie sehen gerne selbst nach dem rechten, ist Riemenspannen keine Kunst. Man stößt auf zwei Möglichkeiten: Entweder wird die Lage der Lichtmaschine und damit deren Riemenscheibe verstellt, bzw. eine Riemenscheibe, die nur dazu dient, den Riemen zu spannen. Oder die Riemenscheiben stehen fest und bestehen aus zwei Scheibenhälften mit Ausgleichsscheiben dazwischen. Nimmt man Ausgleichsscheiben heraus, rücken die Riemenscheibenhälften näher zusammen, wodurch der Keilriemen mehr auf den Außendurchmesser verwiesen, also gespannt wird.

Ein Werk sagt: Riemenkontrolle alle 5000 km, ein anderes gibt wiederum 10 000 km an. Das sind Richtwerte. Entscheidend ist, wie weit sich der Riemen aus der Ruhelage nach außen oder nach innen bewegen läßt. Welcher Riemenlauf (Riemenlänge zwischen zwei Scheiben) zu kontrollieren ist und wie groß der Betrag zu sein hat, um den sich der Riemen durch starken Daumendruck aus seiner Ruhelage bringen läßt, steht in der Betriebsanleitung. Als Regel sind 1–2 cm zu nennen, das genaue Maß ergibt sich jedoch immer aus den Abständen der Riemenscheiben, Riemenstärke usw. Nicht zu straff spannen, das würde die Lagerungen von Lichtmaschine, Wasserpumpe usw. wie auch den Keilriemen selbst quälen. Etwas zu locker schadet selten, doch auch nach dieser Seite darf nicht übertrieben werden.

Antritt einer Urlaubsreise, ohne nach dem bzw. den Keilriemen zu sehen? – Auf keinen Fall! *JFD*

Bücherecke

Auto-Typenbuch. Die erstmals im Jahre 1957 vom ADAC veröffentlichte Datenzusammenstellung aller in Deutschland gängigen Pkw und Lieferwagen erfuhr in ihrer Neuauflage eine notwendige und willkommene Ergänzung auf den Stand von 1961. Sie enthält alle in diesem Zusammenhang interessierenden Daten wie Hubraum, Motorleistung, Sitzplatzzahl, Leergewicht, Gesamtgewicht, Länge, Breite, Höhe, Radstand, Spurweite vorn und hinten, Überhang vorn und hinten, Reifengröße und Preis der einzelnen Modelle in klarer und übersichtlicher Form. Mit der lückenlosen Erfassung der gängigen deutschen und ausländischen Fabrikate ist diese Broschüre im handlichen Taschenformat eine zuverlässige und stets griffbereite Informationsquelle. Für den Fachmann und Laien gleichermaßen aufschlußreich. Preis 2,50 DM (ADAC Verlags-GmbH, München 22).

Motorbootfahren in der Praxis. Es handelt sich um einen Leitfaden für angehende Sportschiffer, denen von den einfachsten Grundbegriffen bis zu schwierigeren Manövern für Fortgeschrittene ein stabiles und der Erfahrung der Autoren entstammendes Grundwissen beigebracht wird. Der Stoff ist kaum spürbar geteilt in eine solide Fahrschule und die Verkehrsregeln, die nun einmal auch auf dem Wasser zu beachten sind. Das Büchlein enthält 25 ganzseitige Fotos, auf denen Motorboottypen vorgestellt sind, und 36 Zeichnungen zur Verdeutlichung der Manöver, die auch textlich geradezu narrensicher beschrieben werden. Die Bestimmungen über den Erwerb des Motorbootführerscheins fehlen ebensowenig wie die für den Motorbootverkehr auf Wasserstraßen und Seen. Preis 4,80 DM (Verlag A. Heinz Flücht, Berlin-München).

Training, Kämpfe, Große Siege ist die Lebensgeschichte des Schweizer Radsportchampions Ferdi Kübler. Es ist ein Jugendbuch, das sich durch Ehrlichkeit und Schlichtheit auszeichnet. Eineinhalb Jahrzehnte lang war Kübler das Idol der Jugend, die ihren Ehrgeiz am Radsport zu stillen gedachte. Der vorbildliche Sportler bleibt, im Gegensatz zu anderen memoirenschreibenden Athleten, auch in der Rückschau bescheiden. Ohne Koketterie deckt er die Strapazen auf, die gerade der Hochleistungs-Radsport mit sich bringt, und er erspart dem Leser das fatale Gefühl, daß der alternde König der Landstraße auf die Tränendrüse drücken will, um mit einem Hauch von Tragödie den Umsatz seiner Lebenserinnerungen anzukurbeln. Preis 8,80 DM (Copress-Verlag, München 13).

Der Panne an den Kragen verspricht Alexander Spoerl zu gehen. Es ist da zumindest der erste Teil eine Zusammenstellung von zahlreichen Tricks, die auch ein streikendes Auto zum Weitermachen bis zur nächsten Werkstatt überreden können, und im Vorwort hat der Autor sogar den Mut zu bekennen, daß eine Diagnose am Automobil nicht sicherer ist als am kranken Menschen. Fraglich bleibt nur, ob die Autofahrer, die sich nicht selbst zu helfen wissen, den Mut aufbringen, nach Spoerlschem Rezept der Panne an den Kragen zu gehen. Der zweite Teil des Buches steckt vollends hinter sieben Siegeln. Wer sich überhaupt mit dem Schraubenzieher in der Hand näher als drei Meter an einen Vergaser herantraut, braucht sicher keine Gebrauchsanweisung mehr dazu. Und wer sich als vollendeter Laie auf die zweifellos korrekte Anleitung verläßt, dem ist nicht zu helfen. Gut sind die Werkzeuglisten und ein paar fremdsprachliche Hilfen. Preis 13,80 DM (Piper-Verlag, München).

Provence. Ein Reiseführer, der sich wie ein Roman liest, erweckt nicht selten den Verdacht, daß seine Angaben nicht ganz solide und der schönen Worte wegen oberflächlich sind. Das trifft in diesem Fall überhaupt nicht zu. 35 Jahre hat der Autor in der Provence gelebt, dem Land, das nach einem Ausspruch von Alphonse Daudet „nur vom Licht allein lebt". Das vorliegende Werk ist das vierte Buch, das der Verfasser der südfranzösischen Provinz widmet. Es ist die Summe seiner Erfahrungen mit einem charaktervollen Land, in dem die Antike in Landschaft und Architektur lebendiger geblieben ist als in dem von Mittelalter und Renaissance geprägten Italien. Preis 19,80 DM (Walter-Verlag, Freiburg i. Br.).

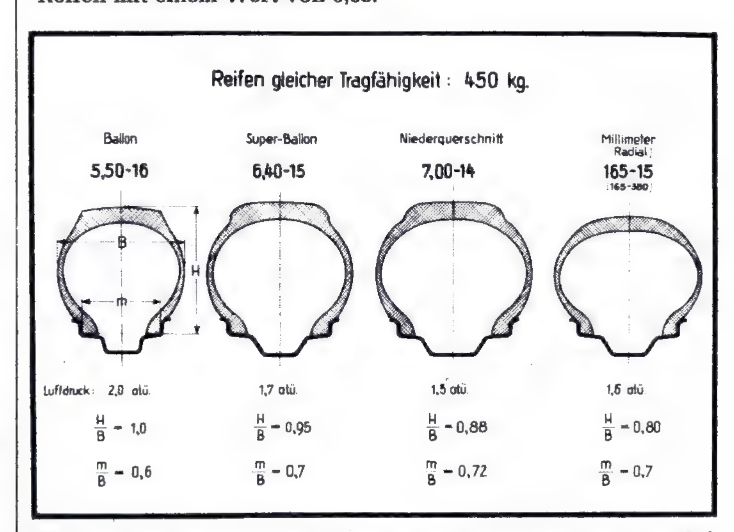
Reclam-Kunstführer Österreich. Das Burgenland, Ober- und Niederösterreich und damit auch die Hauptstadt Wien schließt dieser Band ein. Er entspricht den bekannten Reclam-Kunstführern, die es zuerst für Deutschland gab. Alphabetisch geordnet sind die besprochenen Orte. Die Beschreibungen der Kunstwerke lassen Überflüssiges weg, verzichten aber dennoch nicht auf Details. Geschichtliche Abrisse tragen viel zum Verständnis des heutigen Zustandes von Kirchen und Schlössern bei. Dazu kommen 52 Abbildungen im Text und 64 Bildtafeln sowie zwei Übersichtskarten. Fachausdrücke sind im Anhang erklärt. Museen und Sammlungen erhielten kurze, übersichtliche Würdigungen. Preis 16,80 DM (Reclam-Verlag, Stuttgart).

Kleines Kfz-Lexikon

Der Niederquerschnitt-Reifen

Der Entwicklung neuer Personenwagenmodelle läuft meist parallel die Konstruktion neuer Reifentypen, denn hohe Geschwindigkeit, gute Straßenlage und angenehmer Fahrkomfort lassen sich nur durch sorgfältige Abstimmung zwischen Fahrgestell- und Reifenkonstrukteur verwirklichen. So tritt nun auch bei uns eine neue Reifenart in Erscheinung, deren Entwicklung vor allem von der amerikanischen Reifenindustrie vorangetrieben wurde und die aus diesem Grunde als Bezeichnung die wörtliche Übersetzung des amerikanischen „Low Section" erhielt, also Niederquerschnitt-Reifen getauft wurde.

Man kennt in der Reifenbranche eine Kennzeichnung des Reifens nach dem Verhältnis der Höhe des Querschnittes (H) zur Querschnittsbreite (B). Je kleiner dieser Verhältniswert H : B wird, desto „niedriger" ist der Querschnitt des Reifens. Die ersten Pkw-Reifen waren schmal und hoch, so daß das Verhältnis von Höhe zu Breite über 1 lag. Beim sogenannten Ballon-Reifen, der bis zum Ende der vierziger Jahre dominierte, war die Höhe gleich der Breite, also ein Verhältnis von genau 1:1. Nun folgte die Ära des Superballon-Reifens mit einem Querschnittverhältnis von 0,95 (bei Verwendung breiterer Felgen von 0,93) und vielleicht wird dieser Typ allmählich abgelöst vom Niederquerschnitt-Reifen mit einem Wert von 0,88.



Ein Vergleich verschiedener Pkw-Reifen-Querschnitte zeigt deutlich die charakteristische Form des Niederquerschnitt-Reifens.
Zeichnung: Continental

Unabhängig von dieser sich anbahnenden Entwicklung gab und gibt es Sonderausführungen mit noch kleinerem Querschnittsverhältnis. Schon in den dreißiger Jahren wurden in Frankreich von Dunlop und Michelin „Millimeter"-Reifen mit einer relativen Höhe von 0,84 hergestellt und beim neuen Continental-Radialreifen beträgt dieser Wert sogar nur 0,80.

Diese Veränderungen der Reifenform darf man aber keineswegs als belanglose modische Spielereien auffassen. Es ist vielmehr den Reifenkonstrukteuren gelungen, dem Niederquerschnitt-Reifen Eigenschaften zu verleihen, die sowohl der höheren Fahrsicherheit als auch der Verbesserung des Fahrkomforts dienen. Hohe Seitenführungskräfte geben dem Reifen bei schneller Kurvenfahrt festen Kontakt mit der Fahrbahn, und die große Aufstandsfläche sorgt auch bei glatter Straßenoberfläche für eine überraschend gute Bodenhaftung. Das Streben nach großem Fahrkomfort unterstützt der Niederquerschnitt-Reifen durch die mögliche Herabsetzung des Luftdruckes gegenüber Ballon- oder Superballon-Reifen bei gleicher Tragfähigkeit.

Sicherlich interessiert auch, ob es außer der charakteristischen Querschnittsform weitere Erkennungsmerkmale für einen Niederquerschnitt-Reifen gibt. Einen recht zuverlässigen Aufschluß erhält man durch die Angabe der Reifenbreite in Zoll. Beim Niederquerschnitt-Reifen erfolgt die Stufung der Breite jeweils in einer Größe von 0,50 Zoll. Beim 13"-Reifen geht zur Zeit die Reihe von der Größe 5,50–13 über 6,00–13; 6,50–13 usw. bis 7,50–13 und – da Ausnahmen nicht fehlen dürfen – gibt es eine Zwischengröße 7,25–13. Der Unterschied zur Größenbezeichnung des Superballon-Reifens mit Zahlen wie 5,60–13; 5,90–13; 6,40–13 usw. ist also nicht zu übersehen. Die teilweise Übereinstimmung mit der Breitenangabe beim Ballonreifen dürfte kaum zu Verwechslungen Anlaß geben, denn Ballon-Reifen haben überwiegend einen Felgendurchmesser von 16" oder 17", während Niederquerschnitt-Reifen nur für 13"-, 14"- und 15"-Felgen zur Verfügung stehen.

ITALIEN

ITALIEN · *ADRIATISCHE KÜSTE*



FRÜHLINGS- SOMMER- HERBST-BADEFERIEN

hotel nord-est

CATTOLICA (ADRIA-ITALIA)

Schweizer Leitung: Ed. Steiner, jun.

Das beste Hotel, II. Kat., in schönster Lage der adriatischen Küste.

- 80 Zimmer, alle mit Telefon — 70 Bäder.
- Ruhigst, direkt am Meer, **ohne Zwischenstraße**
- **Deutsch-Schweiz. Küchenführung**
- Neukonstruktion 1958/59 mit jedem erdenklichen Komfort.

Privatstrand mit Kabinen, Liegestühlen und Sonnenzelten direkt vor dem Hotel, **im Pensionspreis inbegriffen.** Mit dem Badeanzug vom Zimmer zum Strand.

Verlangen Sie unsere der Leistung entsprechend konkurrenzlose Offerte. OFFEN: vor Ostern bis 31. Oktober

pension ninfea

CATTOLICA (ADRIA-ITALIA)

direkt am Meer — Neubau 1960 — Offen April bis Oktober — 35 Zimmer, auch mit Dusche und WC.

Das gepflegte Familienhotel für preiswerte Ferien.



hotel mediterraneo

CATTOLICA (ADRIA-ITALIA)

SCHWEIZER LEITUNG: ED. STEINER, JUN.

110 Betten · Neubau 1960 · Direkt am Meer · Eigener Privatstrand, im Badeanzug erreichbar · **Deutsch-Schweiz. Butterküche** · Personenaufzug · Verlangt Offerte mit Prospekt · Offen: April—Oktober

CATTOLICA STRAND-HOTEL CONTINENTAL a. Meer STRANDPENSION CEVOLI und HOTEL AMBASSADOR

(anschließend bzw. gegenüber) 3 langjähr. ADAC-Vertragshäuser, 2. Kat. unter gemeins. Leitg. ca. 300 Betten, zahlreiche Einzelz. 40 Zimmer Meerseite, 60 Zimmer mit privater Dusche u. Toilette. Zi. mit Bad. Speisesäle a. Meer. Ital. u. intern. Küche, Salons, Gartenveranda, 2 Bars. Eigene Kabinen - 2 private Parkplätze - Man spricht deutsch. Tel. 611 10 - 617 50 **Spezialpreise bis 10.6. u. v. 15.9. ab DM 11,50**



DIE GRÜNE PERLE DER ADRIA

Saison: April - Oktober

650 Hotels und Pensionen

Auskünfte: Azienda Autonoma di Soggiorno (Kurverwaltung) Riccione und alle Reisebüros

Willkommen im **HOTEL SOLE · RICCIONE** Renoviert und verschönt. Nahe beim Meer. Verlang. Sie Spezialoffert. Deutsche Leitung

RICCIONE · HOTEL VIENNA & TOURING

Das führende Haus am Ort. Im Winter 1962 vollkommen erneuert. Direkt am Meer. Eigener Strand und Badekabinen. Garage - Tennis - Pinienpark. Butterküche mit Menu nach Wahl. Sonderpreise Mai, Juni, September. V

TRIEST • GRÖSSTER SEEHAFEN DER ADRIA •

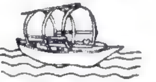
Sehenswürdigkeiten und Kunstschätze, herrliche Umgebung. Unterhaltungen: Oper, Schauspiel, Revue-Theater, Varieté, Tanz- und Nachtlokale, Kinos. Segelregatten, Motorbootregatten. Spaziergänge, Ausflüge. **Auskunft: Azienda Autonoma di Soggiorno,** Castello San Giusto, **Triest**

TRIEST · HOTEL CORSO · Das Zentralste

OBERITALIEN · SEENGEBIET

In der ganzen Welt bedeutet

COMER SEE



LAGO DI COMO

ideale Ferien und Gastfreundlichkeit ersten Ranges

Auskünfte:

STAATLICHES ITALIENISCHES FREMDENVERKEHRSAMT (ENIT)

München, Pacellistraße 2, MAXBURG-INNENHOF

Frankfurt am Main, Kaiserstraße 65

Düsseldorf, Berliner Allee 26 **und alle Reiseagenturen.**

TORBOLE am Gardasee · HOTEL BAIA AZZURRA

• Ruhige Lage • Direkt am See mit Privatstrand •

MAILAND · HOTEL ATLANTICO 2. Ranges. Via Napo Torriani 22 Tel. 276424 (gegenüb. Hauptbhf.)

ZENTRAL-ITALIEN

ROM · PENSION LOSANNA II. Cat. Viale Giulio Cesare 7 Tel.: 38 34 82/31 14 30. Neues Hotel. Zimmer mit Bad. Nahe beim Vatikan mit Blick auf den Tiber und Villa Borghese.



DOLOMITEN-ITALIEN



BOZEN Hauptort und Verkehrszentrum d. Dolomiten. 60 Hotels und Gasthöfe bieten erholsame Rast. – Alle Sportmöglichkeiten.

AUTO-QUIZ: Beteiligen Sie sich an beliebigen Tagen bis zum 7. Oktober an einer amüsanten Entdeckungsfahrt, die mit reichen Preisen in Goldmünzen ausgestattet ist. Auskünfte: KURVERWALTUNG BOZEN, Waltherpl. 28, Postf. 308

MERAN DER WELTBEKANNTE KURORT 100 Hotels u. Pensionen aller Preisklassen. Radioakt. Heilbäder - Traubenkur - Alp. Ausflugszentrum - Berg- und Sessellifte - Lido - Tennis - gepfl. Kurpromenaden - Kurorchester. Auskünfte u. Prospekte: Kurverwaltg. Meran.

VAL GARDENA ★ GRÖDENTAL

ORTISEI **(St. Ulrich) Grödental** 1236 bis 2006 m 3500 Betten in Hotels, Pens. u. Privatzi. - Tennis, Schwimmbad, Seil- u. Sessel-Bahnen. Ausk.: Kurverw. **Seilbahn St. Ulrich** 1236 m - **Seiseralpe** 2006 m i. 4 Min.

ST. CRISTINA **Gröden** 1423 – 1700 m Zentrum des Grödentals – Sonne – Sport – Erholung — Ski- und Sessellifte. Auskunft: Kurverwaltung

SELVA **(Wolkenstein) · Grödental** 1600 – 2300 m. Ideal. Sommerfrischort. Behagl. Hotels, Pens. u. Privatwhg. in allen Preislg. 3 Gondelbahnen, 4 Sessellifte, 3 Tennispl. Ausk. u. Prosp.: Kurverwaltg. Selva Tel.: 68 22



BRUNECK 840 m **Pustertal-Dolomiten.** Beliebter waldreicher Luftkurort – alle Sportmöglichk. Günst. Pauschalabk. Ausk. u. Prosp. Kurverwaltung

CORVARA-COLFOSCO **Abteital** 1600 m i. Herzen d. Dolom. 2 preiswerte Sommerfrischorte. Ausk.: Kurverw. Corvara

SULDEN 1900 m **ORTLERGRUPPE** 1560 m 1500 Bett. **CEVEDALE** 400 Bett. **TRAFOI** 2 ideale Sommer- und Wintersportplätze. Jeder Komfort und preiswert. Trafoi Ausgangspunkt für Sommerskilauf **PRAD** 900 m - 250 Betten. Günstig für Autotouren

STERZING **(Vipiteno)** 948 m. An der Brennerlinie Ideal. Sommerluftkurort. Jagd - Fischerei Hotels, Pens., Privatzimmer all. Preislagen. Ausk. Kurverw.

WELSCHNOFEN 1200 m **KARERSEE** 1600 m am Rosengarten. Hotels, Pens. und Privatzimmer mit allem Komfort. Auskunft Kurverwaltung.



Auskünfte durch: Ihr Reisebüro – alle ENIT-Büros, das Landesfremdenverkehrsamt Bozen, Waltherplatz 22, u. dessen Verbindungsstelle Herten/Westf., Postfach 43

Die inserierenden Hotels sind sämtlich ADAC-Vertragshotels

ITALIEN · *LIGURISCHE KÜSTE*

ALASSIO · HOTEL AL MARE Tel. 40635 - Direkt am Strand Min. DM 16.- bis Max. DM 30.-

FINALE LIGURE · HOTEL COLIBRI ADAC-Vertragshotel am Meer, Tel. 633 46

FINALE LIGURE · HOTEL TRITZO Neu gebaut - das ganze Jahr geöffnet - aller Komfort

GENUA · HOTEL ATLANTICO 1951 erbaut. Ein modern eingerichtetes Familienhotel

VARAZZE Blumenriviera · PENSION MILANO Das ganze Jahr geöffnet · Neubau · Meerauss. · Garten · Ruhige Lage · Parkpl. gratis · Vollpens. Juli/Aug. DM 16.10, alle anderen Monate DM 13.10, alles inkl. Man spricht deutsch!

Glückliche Reise mit

Polyglott

Polyglott Reiseführer zeigen Ihnen das Sehenswerte
Polyglott Sprachführer helfen in jeder Situation
Polyglott Reisekarten und **Stadtpläne** führen Sie sicher durch das fremde Land.
Polyglott Reiseführer sind in über 1 Million Exemplaren international eingeführt und auf Auslandsreisen bewährt! Jeder Band in gefälligem Taschenformat.

Polyglott Reiseführer DM 2,20
(außereuropäische Länder 3,20)

Sprachführer DM 1,50

Reisekarten und Stadtpläne DM 1,90

Polyglott-Verlag Köln-Marienburg

In jeder Buchhandlung erhältlich

ITALIEN

SONDRIO

VELTLIN und SPLÜGENTAL
PROVINZ SONDRIO ITALIEN
BORMIO-MADESIMO-APRICA-VALMALENCO SONDALO-LIVIGNO-VALFURVA-CHIAVENNA CAMPODOLCINO-VALMASINO.
Hotels u. Pensionen jeder Kategorie u. Preisklasse · Thermalquellen · Schwimmbäder · Tennis · Minigolf · interessante Autotouren in die Schweiz, an den Comersee, zum Stilfserjoch u. in die Dolomiten.
Günstige Preise in der Vor- u. Nachsaison.
Auskünfte: ENTE PROVINCIALE TURISMO SONDRIO/ITALIEN

SÜDTIROL-DOLOMITEN

BRUNECK 840 m, PUSTERTAL–SUDTIROL Strecke München – Cortina – Venedig **HOTEL POST**
90 Betten · Gut bürgerliches Haus · Großer eigener Parkplatz · Bes. von Grebmer

BURGSTALL bei Meran · **GASTHOF STAFFLER** Liegewiesen, **Schwimmbad**, Parkpl., Tagespens. DM 16.-, Halbpens. DM 12.15, **alles incl.**

KARERSEE (Carezza) · **HOTEL LATEMAR** Haus mit Atmosphäre - ff. Küche - Vollpens. DM 18.- Leitung: LEO GOETSCH

MORTER im Vinschgau **HOTEL ADLER** 30 Min. von Meran. Schöne Zimmer m. Bad od Dusche.
Vorzügl. Küche. Ideal geleg. als Ausgang f. alle Fahrten. Gäste können wahlw. auf der CORSI-HUTTE wohnen. V

ORTISEI · HOTEL ENGEL bestbekannt - 60 Betten - Großer Parkpl. - Tel.: 63 36

ORTISEI (St. Ulrich) Dolomiten **HOTEL-PENSION RODES** ruhige, freie Lage, Garagen Mahlzeitenaust. mit eig. **Berg-hotel MONTE PIZ SEISERALPE**

S. CRISTINA Val Gardena 1428 m Dolomiten **HOTEL VILLA PALLUA**
40 Betten - aller Komfort - Hanglage - große sonnige Liegewiese - eigener Parkplatz - Garage - mäßige Preise - Besitzer F. DEMETZ

SAN VIGILIO di Marebbe Dolomiten 1200 m · **HOTEL POST** jeder Komfort. Boce-Spiel, Jagd, Fischerei, preiswert. Haus. Mai, Juni, Sept. Sonderpausch.

SELVA Dolomiten, 1428 m GRÖDENTAL · **SPORT HOTEL MACIACONI** 60 Betten, sonnige Lage

SELVA Wolkenstein Val Gardena 1563 m Dolomiten · **HOTEL OSVALDO** I. Kat. - 1961 renoviert Bar · Orchester · Garagen

TRIENT-DOLOMITEN

MADONNA DI CAMPIGLIO · Hotel Bonapace Ausgezeichnet, sonnige Lage · Beste Küche

10.6.1962 *Anzeigenschluß* **August-Heft**
Anzeigenannahme **Italien:** PUBLITURIST, Via Garibaldi 2, Tel. 260771, BOZEN

SCHWEIZ



die Riviera der Schweiz

Das seit jeher bevorzugte Reiseziel deutscher Gäste erwartet Sie mit der blühenden Frische und Lebensfülle des jungen Frühlings · Herrliche Zeit für Sport und Erholung im Freien, für Ausflüge auf den blauen Seen von Lugano und Locarno und in die romantischen Dörfer · Gute Hotels und Pensionen in allen Preislagen.

Prospekte durch Ihr Reisebüro, das Schweizer Verkehrsbüro, Frankfurt, Kaiserstraße 23 oder die Verkehrsbüros **Lugano, Locarno, Ascona.**

BERNER OBERLAND

BERN

die schöne, alte Bundesstadt der Schweiz

Höhepunkt einer Schweizer Reise.
Lohnendes Ausflugszentrum für Automobilisten.

Auskunft, Prospekte: **Offizielles Verkehrsbüro Bern.**



BERN
BELLEVUE PALACE HOTEL
Beste Lage — Herrliche Aussicht
Ruhe — Grillroom — Bar
Stadtrestaurant — Tagesräume
FS 321 24 — J. SCHMID, DIR.

KANDERSTEG · Grand Hotel VICTORIA Erstklasshotel, zentrale, ruhige Lage, Privatpark, Liegewiese, Tennisplätze, eigener Forellenbach, Tel. 033 96221, Telegrammadr.: VICTORIAHOTEL

WALLIS

ZERMATT · HOTEL BEAU-SITE Das beliebte Hotel in bester Lage. Pauschalpreis ab Fr. 27.- bis Fr. 38.-
SAISON: Juni bis September. Dir. W. CHRISTEN, Telefon (082) 7 72 01

ZERMATT · ZIMMERMANN HOTELS
HOTEL SCHWEIZERHOF das kleine Grandhotel, 70 Betten. Vollständig neu. Zimmer mit Privatbad oder WC. Telefon, Radio. Bar, gepflegte Küche.
HOTEL NATIONAL BELLEVUE 180 Betten. Vollständig renovierte Zimmer mit Privatbad, Dusche, Tel., Radio. Erstkl. Küche u. Weine. Große Dancing-Bar.

Saas-Fee
1800 m ü. Meer. Das Gletscher-Dorf ohne Autolärm! Gut ausgebaute Autostraße bis vor Saas-Fee · Luftseilbahn bis 3000 m (2 Sektionen) · Über 3000 Betten in Hotels und Chalets. Vielseitige Alpenflora im Juni.
Auskunft: VERKEHRSBURO, Telefon 028 7 81 58

ZENTRALSCHWEIZ



Der AUSSICHTSBERG am Vierwaldstättersee, 1900 m ü. M.

15 Autominuten v. Luzern · Drahtseilbahn ab Stans · Großer Parkplatz b. d. Talstation
- Fahrpreis für Gesellschaftsreisen Fr. 6.-, 8-24 Personen Fr. 6.60, 25 und mehr Personen Fr. 6.-
- Hotel mit 100 Betten, große Restaurationsräume, gute, reichliche Küche
- Kombiniertes Billett: Bahnfahrt, Nachtessen, Zimmer, Frühstück, für Gesellschaften Fr. 20.50 (für Einzelpersonen Fr. 22.50).

Prospekte durch Stanserhornbahn, Stans

Anzeigenannahme Schweiz: **MOSSE,** Limmatquai 94, T. 242600, **ZÜRICH**
10.6.1962 Anzeigenschluß August-Heft

BELGIEN

• HEIST DUINBERGEN •
Die Perle der belgischen Küste mit seinem Strand — Dünen — Parkanlagen — Meer — Tiergarten — Reitschule — Bowling — Tennis — Golf usw. erwartet Sie.
Auskünfte: **Städt. Verkehrsamt,** Rathaus Nr. 2, **HEIST (Belgien)**

KLEINANZEIGEN UND BEZUGSQUELLEN

URLAUB

FÜR IHR KIND
KINDERHEIM LUGINSLAND
TODTMOOS-WEG/Südschwarzw.,
950 m · 2-14 Jahre, Eigenes Schwimmbad, Tel. 170,
Dr. med. Boedeker, Frau Dr. med. Boedeker-Dreher

Neuerbaute hübsche **Familienpension** in herrl., sonniger, klimatisch bester Lage mit freiem Gebirgsrundblick, Liegeterrasse usw., bietet angenehmen Erholungsaufenthalt. Bettenpreis mit Frühstück DM 10.-, **Landhaus »ALPENLAND«**, Bay. Gmain, bei Bad Reichenhall, Taufkirchenweg 12, Telefon 3693

Sonnenhaus Liesel – Schweiz
820 m ü. M., komf. eingerichtete **Ferien-Wohnungen** mit Küche und Bad, mod. Sauna, gr. Liegewiesen, Garage, größte Ruhe. Prospekte kostenlos.
Weissbad, Postschließfach 12.

Komfortable **Ferienwohnungen** für 2 bis 4 Pers. (Neubau 1961), in bekannt. Gegend Oberbayerns (Nähe Ruhpolding), in sehr ruh. Lage zu vermieten. Anfr. an Dr. Ernst Drägert, Radolfzell, Kneippstr. 4, T. 464, oder an Jos. Jehle, Düsseldorf, Grafenberger Allee 93, T. 661598

URLAUB im ALLGÄU
wird z. Erlebn. i. **JagdhausSchwarzerBock,**
8961 Kürnach b. Kempten. Vollp. ab DM 13,-. Prosp.

Ferienwohnung a. Meer f. 2-4 Pers. a. d. Costa Brava zu vermieten. Anfr. an P. Weber, Fürth i. B., Höfenerstr. 10

VERKAUF

DIXI 1927, generalüberholt, T.Ü.V. geprüft, neue Polsterg. u. Lackierg., Chromfelgen, Liebhaberwagen, gegen Meistgebot zu verk. Angebote unter 272/301 an CARL GABLER Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

Auto-Union 1000 Sp., 2-Sitzer-Coupé, 5 Mon. gel., km-Std. 9500, Farbe weiß v. Werksang., geg. bar abzug., Pr. DM 8200. Kowalewski, Ingolstadt, Hindenburgstr. 103

VW-Okrasa-Motor, 44 PS, in bestem Zustand, z. Preis v. DM 500,- sofort abzugeben. ANDREAS STIHL, Maschinenf., 705 Waiblingen/Württ., T. 3046, Apparat 77

Sportwagen »Lancia-Appia«, 1100 ccm, Bj. 61, unfallfrei, günstig abzugeben. Angeb. unt. 260/301 an CARL GABLER Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

Achtung, **VW-Geländekübel** in gutem Zustand, preisgünstig abzugeben. Angebote unter 271/301 an CARL GABLER Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

Porsche 1600 in erstkl. Zust. m. Jay-Autoboot, 35-PS-Motor Buccaneer u. Bootsanhänger, f. 10000,- DM zu verkaufen. Angebote u. 228/301 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH, München 2, Karlsplatz 13

FIAT 2100 Coupe in tadellos. Zust., 30000 km gef., abzugeb. geg. DM 11000.- (kann finanziert werden). Anfr. erb. an REITTER & CO., Aldingen/N., Goldbergweg 5

Mercedes 190 SL, Bauj. 1959, m. 2 Dächern, Becker-Mexiko, Farbe rot, in sehr gepfl. Zustande, umständeh. zu verk.: ECKEL, Gau-Odernheim bei Mainz, Tel. 232

Kaufvertrag für Mercedes 220 S, lieferbar Mai-Juni ds. J. Farbe beige, gegen Höchstangebot abzugeben. Angebote unter 273/301 an CARL GABLER, WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

We. Ausw. vkf. fbkn. **PAXIMAT-N 12,** Mod. 62 **el.** mit Fbk.-Gar. anst. DM 327.- um DM 260.- NN. Angebote erbeten unter 174/301 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

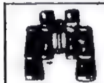
Speedpilot 40-150 km, gr. Modell, wen. gebr., DM 150,- verk. A. Lemmen, Hamburg 13, Rothenbaumch. 3, T. 447146

Eine kompl., neuwert. **Autotelefonanlage** für Fernsprechverkehr, Fabrikat Tekade mit Bundespostgenehmigung, ist wegen Anschaffung eines Flugzeuges u. damit Nichtverwendungsmöglichkeit sofort weit unt. Neupreis abzugeb. Angeb. u. 246/301 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

Aus aller Welt: **FARBDIAS,** Katalog frei, Niestadt, Postbus 247, Hilversum-Holland

Vorsicht Glas! .. gilt nur für die Post. Ein gutes Fernglas hält einiges aus. Unser Katalog über Armee- und Marine-Gl. sagt Ihnen Genaueres darüber. Optikerm. AULKE. (21 a) Warendorf





PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit hervorragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- u. Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 2

BOOTSSPORT

Zündapp-**Delphin,** Bj. 61, neuw. z. vk. Angeb. u. 248/301 CARL GABLER, Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

SCOTT-ATWATER, 30 HP, Bail-a-matic, el. Anl., Fernst., DM 1200,-. D. KUMMEL, Remagen/Rh.

Suche **Motorboot** ab 35 PS für Wasserski geeign. bis DM 3000,-, Barzahlg. JÄGER, Trier, Zeughausstraße 113

Sportboot, 3,50x140, neuw., kompl. Licht, Pers., 4 Sitz Pol. m. 18-PS-Johns. u. Anh. DM 4700.-, Zinn, Coburg, T. 2467

Sport-Schlauchboot, 250x115 cm, 12 kg, 4 Ventile m. Motorhalt. DM 250.- abzugeb. Strehler, 854 Schwabach

Eleg. Motorboot, 4,10x1,70 m, neu, m. allem Zubeh., weit u. Preisz. vk. o. geg. PKW z. tausch. Langfr. Finanzierg. mögl. Henkel, Langenfeld/Rhld., Isarweg 12 a, T. 3097

Mücke Export (EWA), Sportboot f. 4 Pers. m. 35-PS-Johnson (60 km/h), m. Persenning, Pkw-Anhänger u. viel Zubehör verk. Langer, Landshut, Hagrain 741/2, T. 3955

Segeljacht, 8,00x2.60, z. Zt. Marseille; Gaffel, Fock u. Klüver 32 qm f. DM 13500.- zu verk. Angeb. unt. 268/301 an CARL GABLER Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

Kajütboot, 5x1,80 m, 25-PS-Außenborder, neuwert., zum halben Neupreis v. DM 6500,-, mit Hänger z. verk. TERHUVEN, Krefeld, Mariannenstr. 69/71, T. 26994

Motorsportboot, 5,20 m, Diesel-Innenbordmotor, 48 PS, 4 Sitz, reichh. Zubeh. mit Autoanh., DM 4500,-. JOHANN ZIEGLER, Landmaschinen, Siegenburg/Ndb.

Motorschlauchboote, besonders günstige Gelegenheiten, sofort ab Lager lieferbar. Ford. Sie Angeb. u. Prospekte! bremer schlauchbootvertrieb H. LEHMKUHL, Bremen, Ansbacher Straße 11

Neue und gebr. Außenbordmotoren
3-75 PS, Schlauchboote, Kunststoffb. f. Dachträger u. Hänger, Klepper-Master, Hart-Monacco, Innenbord. 24 PS, 1700,- DM, Ständ. Ausst. Vorführung auf dem Wasser. Wasserskischule. An- u. Verkauf: H. MUHL, Hann.-Münden (Dreiflüssestadt), T. 2227

Schnittiges, lux., schnelles **Familienboot** mit viel Extras, Kunststoff, Typ Bonanza 16, L. 4,85 m, Br. 2,01 m, Gew. 240 kg, sowie 60 PS Gale Buccaneer mit Elektrost., Betriebsstd. ca. 20, zum Preis von DM 8500.- zu verk. Otto Christl, Passau, Auerbach 34, T. 6995, Finanzierg. mögl.

STUFENGLEITBOOT, 5 m x 1,5 m, mit 24-PS-König, fahrbereit, zu verkaufen, Bodenseezulassung vorhanden. Mit TEMPO-Hanseat, Selbstfahrlafette, DM 3500,-, auch einzeln. J. AUSTEN, 7251 WEISSACH

Verkaufe **Klepper-Master** 61 mit Besegelung für DM 1600.- Mercury 61, 6 PS, 10 Betriebsstund., DM 1300.-. Erhard Hempel, Leonberg-Eltingen, Leonberger Str. 4

Private Gelegenheitsanzeigen je Druckzeile . . . . . DM 13,15
(etwa 38 Buchstaben und Ziffern)
(Preisl. Nr 17) f. ADAC-Mitgl. b. Angabe v. Mitgl.-Nr. u. Gau.
Nichtmitgl. DM 16,15. Chiffregebühr zusätzl. 1 Druckzeile, außerdem Kennziffer-Gebühr DM 1,50 zusätzl. Anzeigenbetrag bitte gleichzeitig auf Postscheck München 297 75 einzahlen, wenn Text an Anzeigenverwaltung geschickt wird.
Gewerbliche Kleinanzeigen und Bezugsquellen je mm DM 9,30
(bis 25 mm Höhe 1-sp.; größere Anzeigen nach Seitenteilen).
Anzeigenverwaltung ADAC Motorwelt
VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG
CARL GABLER, München 15, Sonnenstr. 29
Telefon-Sammel-Nr. 55 80 81
Telegr.: Gablerpress Fernschreiber: 05/23662

SCHLAUCHBOOTE
(Berolina · Metzeler · Hutchinson)
AUSSENBORDMOTORE
(Ila-Gale-West-Bend · Johnson etc.) von 1,5 PS bis 75 PS. Kataloge stehen auf Wunsch zur Verfügung. Außerdem **Sonderangebot:** Metzeler Inka Schlauchboot, fast neuwert., m. Motoraufhängung u. Packtasche DM 350,-. FRITZ ALTHAUS, Iserlohn/Westf., Wasserstraße 5

Gelegenheit: Klepper Master, Bauj. 61, ultramarin, zusammenlegb. f. Kofferraum, als Segel-Motor-Ruderboot, m. kompl. Besegelg., Wellenbrecher, Sitzbänke, Lehnen, Polster, 3 Packtaschen, Persenning, verstärkte Kielstreifen f. hārt. Beanspruchg., absol. neuw., m. 30% Nachlaß f. DM 1700.-. Dazu passend kompl. neue Fernsteuerg. u. Lenkg. f. Johnson-18-PS m. 20% Nachlaß f. DM 330.-. WERNER KRITZLER, 585 Hohenlimburg, Neuer Schloßweg 26, Ruf 2155, Telex 0821878

Eleg. **Motorboot** BOSCH, m. Mot. Grand Marin, m. kpl. Ausrüstg. f. Wasserski, eleg. Boot d. Riviera, Boot liegt in Garag. Cannes-Golf Juan m. deutsch. Zulass. Garag.-Miete DM 30.- p. M., krkhalb. verk. Neupr. DM 16000.-, einm. Gel. DM 10000.-. Anfr. Alberti, San Remo, Viale Carducci 19

Motorgleitboot zu verk., Ia Zust., fahrbereit mit Sitzkajüte, Panorama-Scheibe, sowie Persenning, Motor 25-PS-Scott, ca. 50 Std. gel., m. E-Starter, Lenzpumpe, Fernbedienung, Nirosta-Steuerg., f. Wasser-Ski bes. geeign. HEINR. JÜRGENSEN, 239 Flensburg, Am Ostseebad 9

Außenbord-Kabinenkreuzer, Pacemaker 19 Luxus, 6x2 m, schnell. sich. Boot, WC, 2 Schlafkojen, Stauraum u. viel Zubeh. Incl. 40-PS-Mercury-El.-Start.-Außenbord-Motor, alles best. Zustand, fahrber., z. verk. Standort Bodensee. Angebot unter 280/301 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

CORONET EXPLORER
der meistgek. Aquamatic-Kajütkreuzer der Welt!
BMT - das ideale Gespann ab VW!
(Länge 4,20 m, Breite 1,65 m, mit Anhänger und Mercury 25 PS) DM 5190,- ab Kopenhagen! Unsere ausführlichen kostenlosen Farbkataloge werden Sie begeistern!
CORONET BOATS GMBH · Hannover Georgstraße 40 · Ruf 2 25 34

Hochsee-Segeljacht, z. Zt. Barcelona, 30 qm, 9 auf 2,63 m, 3 Kojen, WC, Teakholz, bequem. Reiseboot weg. langer Liegez. günst. DM 9000,-. Angeb. unt. 262/301 an CARL GABLER Werbeges. mbH., München 2, Karlsplatz 13

Neuwertiges **Tourengleitboot,** Ideal Mahagoni-Sperrholzbauw., sehr schnell, 4,20 m lang, 1,30 m br., f. DM 1090.- z. verk. F. Wuth, 6252 Diez/L., Wilhelmstr. 9

IMMOBILIEN

Kurort (Allg.) herrl. geleg. **Bauplatz** Hanglage, 10 Ar, Fernsicht Bodensee, m. genehmgt. Bau- u. Arbeitsplänen f. mod. 2-Fam.-Haus m. Ferienwohn. u. 2 Garagen a. fam. Gründen abzugeb. Sehr gute Kapitalanlage als Alterssitz, Pension od. ähnl. best. geeig. Preis DM 35000.-, Architekten-Kosten z. Großteil bez. u. inbegriffen, sof. Baubeginn mögl. Angeb. unt. 249/301 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

VERSCHIEDENES

Finne sucht f. seine 16 jhrg. Tochter, Schülerin mit Deutschkenntnissen, Unterkunft in deutscher Familie, möglichst mit gleichaltrigen Kindern und gut bürgerl. Küche. OLAVI RUUTU, P. Esplanaadi 25 A, Helsinki

ZAUBERKUNST-FACHKATALOG gratis!
ZAUBER-KELLERHOF (T 6), BONN

BEZUGSQUELLEN



Reisebeschreibungen · Bilder- und Dia-Dienst · Bitte Prospekte anfordern vom Verlag »reise mit mir«, Hamburg 39

WILDLEDERKLEIDUNG
Spezialreinigung · LEDER TEICHERT, HAMBURG 1, Abt. 123, Spitalerstraße 26

Jetzt ohne Anzahlung ein
BLUM-Fertighaus, Abt. 13, Kassel-Ha.

Tischtennistische ab Fabrik
enorm preisw. Gratiskatalog anfordern!
Max Bahr. Abt. 28. Hamburg-Bramfeld

Raucher Einzige **Patent**-Entwöhnungskur. **Dauer**-Entwöhnung auch in schwersten Fällen.
Aufkl. frei. Ch. Schwarz B/43 Darmstadt

Minigolf Krocket, Billard, Tischtennis, Roulette u. a. Spiele
für Freizeit u. Urlaub. Prospekt gratis.
JOSEF KOCH · Abt. 540 · Fürth/Bay.

DER HUCKEPACK
E. CALBERLAH-Fahrzeugbau, Hannover, Misburger Straße 87, Telefon 55 34 79

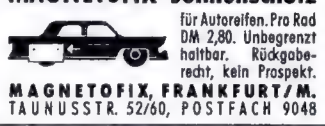


AUTOWASCHLEDER
Ia Qualität, weich u. geschmeidig, besonders haltbar
Gr. ca. 80 x 50 cm 11,60 DM } alles portofrei
Gr. ca. 70 x 45 cm 9,60 DM } per Nachnahme
Gr. ca. 60 x 40 cm 8,55 DM } mit Rückgaberecht
Schäfer · Ulm/Donau · Postfach C 251

GESCHENKE von bleibendem Wert direkt aus der Schmuckwarenfabrik
Otto Herbert Schäfer Pforzheim Süd
Bitte Gratiskat. anfordern



MAGNETOFIX-Sonnenschutz



für Autoreifen. Pro Rad DM 2,80. Unbegrenzt haltbar. Rückgaberecht, kein Prospekt.
MAGNETOFIX, FRANKFURT/M.
TAUNUSSTR. 52/60, POSTFACH 9048

Fortsetzung der Bezugsquellen auf Seite 569

WOHNWAGEN

VERLEIH + VERKAUFSSCHAU
WOHNWAGEN Bluebird TABBERT BLESSING
SÜDCARAVAN GEISINGEN / Donaueschingen ESSO-STATION

VW-Campingwagen, Bj. 1961, 7000 km mit Westfalia-Innenausstattung. AUTOHAUS JOSEF HOFF, Siegburg, Aulgasse 17, T. 2663

Wohnwagen, Spezialanfertigung, Bauj. 60, 5 m, Klappläden, 4 feste Schlafstellen, 2 Ventilatoren, Kühlschrank, getr. Küche u. WC, fl. Wasser, Neuwert DM 16000,-, Verhandlungsb. DM 11000,-. SAARBRÜCKEN, Tel. 61229

Sportbergerwohnwagen C 4, 4 Betten, 3,40 m, Auflaufbremse, ab Opel, Dunlopillo, Kohleofen, Vorzelt, Hamburg DM 5000.- bar. Ang. u. 240/301 an CARL GABLER, WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

KNAUS-Schwalbennest, Bj. 61, neu, 290 kg.
WILK-Tramper, Baujahr 1961, neu, 4 Personen
WILK-Trip, Bj. 61, m. Vorzelt, alle bes. preisgünst.
HOWALDT & SÖHNE, Lübeck, Schwartauer Allee 15

Wohnwagen, Wilk-Tramper, Bauj. 58, für 3-4 Pers., betriebsfertig, 395 kg, mit Vorzelt, Hydracup, Feststellbremse, wenig gebraucht, für DM 2500,- zu verkaufen. Dr. N. Daniel-Birkenhauer, Münster/W., Hammerstr. 2

Verk. **WOHNWAGEN,** Typ Schweikert Zugvogel 1, mit Vorzelt und vielem Zubehör in allerbestem Zustand, 1 Außenbordmotor mit Fernsteuerung, Marke Oliver 5½ PS für Klepper Master geeignet. OTTO SCHMID, Tailfingen, Langestraße 10, Telefon 51 26

DETHLEFFS-Nomad-Vorführwagen, 1961/62, mit vielem Zubehör, preisgünstig abzugeben. ERICH SPENGLER, autor. DETHLEFFS-VERTRETUNG, Köln-Braunsfeld, Kitschburger Straße 238, Ruf 43 48 20

WOHNWAGEN vermietet: C. STROHMEYER, Bamberg, Tel. 3080

Gelegenheitskauf: WOHNWAGEN
4 Schlafplätze, 2 Kleiderschränke, WC, Zugwagen: Mercedes oder Kapitän, wegen Anschaffung eines größeren Wagens sofort abzugeben.
SONDERMANN & BUCKING
Alsfeld/Hess., Marburger Str. 35, T. 510

Wohnanhänger (Vage-Combi), Bauj. 58, 9000 km gef., Leergew. 430 kg, für DM 3000,- (Neuwert DM 4500,-) zu verk. Anfr.: DR. F. WENDT, Hemeringen üb. Hameln

WOHNWAGEN
modern. Verleih und Vertrieb
BERT SCHÖN
Moers/Ndrrh. · Telefon 23 29

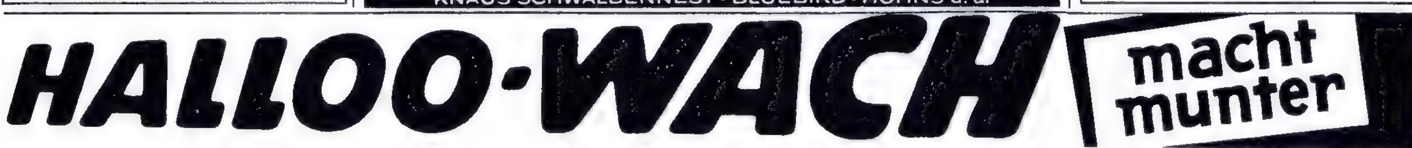
Wilk-Autozelt, mit Überdach, neuwert., 1x benutzt, zu verk. LAUF, München 25, Daiserstr. 22/I, Rückgeb.

Campingwg. Fab. B. I. O. D. (Holl.), f. Auto ab 400 ccm, um DM 1500.- z. vk. G. Degens, Kempen/Ndrh., Postf. 141

Vorzelt f. Dethl.-Globetrotter, Mod. 59, m. Bodenschutzwand, kpl., in allerbest. Zust., zu vk. Außenmaße: Höhe ca. 2,35, Br. ca. 4,40, Tiefe ca. 2,00 Wehle, Heilbronn, Ehrlichstr.

KASSELER Wohnwagen-Zentrale Camping-Bedarf GmbH, KASSEL
Schomburgstr. 11, 100 m unterh. v. Hbf., Tel. 15102-04

Vertragshändler der Werke: WILK ERIBA SONNY-BOY
Ganzjährige Großauswahl auf 3000 qm Ausstellungsgelände
ferner Mobilheime · Verkaufs- u. Nutzanhäng. · Zubehör
RUDOLF ESSEN WOHNWAGEN OSNABRÜCK
BUERSCHE STRASSE 18 - 20 RUF 2 33 41
PROSPEKTE ANFORDERN
Gelegenheitskäufe · Günstige Finanzierungsmöglichkeit · Service
Mitglied des Verbandes deutscher Wohnwagenhändler und Importeure e.V.
KNAUS SCHWALBENNEST · BLUEBIRD · HÖHNS u. a.



BEZUGSQUELLEN

Fortsetzung

Jap. 8 mm Kameras
zu unwahrscheinlichen Preisen
Kostenlosen Prospekt A 6 von
Fleischmann Film, Landshut/Bay.

Zubehör – Reifen
auch Teilzahlung, Markenfabrikate, zu kleinsten Preisen. Angebote und Prospekte durch HA-KA-VERSAND KÖLN-ZOLLSTOCK · Gottesweg 22

GEIGER-ZÄHLER
kplt. betriebsbereit, 1/2 Jahr Garantie, 160.- DM frei Haus, per Nachnahme. Ing. TIMM KG., München 3, Postfach 68, Bayerstraße 45

Graue Haare
erh. Naturfarbe durch vitaminaktive Haarverjüngung. Neu! Glänzend begutachtet, Pat. a. Hilft immer, daher volle Garantie. Kurp. DM 5,95. Ch. Schwarz, G 43, Darmstadt

Die echten Kneippsandalen
für Freizeit und Camping
nur aus Bad-Wörishofen
Bitte Prospekt anfordern.
Sandalenfabrikation **LANDMANN**
BAD-WÖRISHOFEN, Kneippstraße 26



GARTENBÄNKE DBGM
ab DM **83,-** ab Werk
Bildprospekt gratis
KLAUS KRÄMER · BRILON-WESTF.



Jap. Ferngläser mit echtem LEDERETUI
Nachtglas 7x50 ♦ 6 x DM 15,- (bar 99,50)
Feriengl. 10x50 ♦ 6 x DM 15,50 (bar 103,50)
Gebirgsgl. 12x50 ♦ 7 x DM 14,70 (bar 107,50)
Fernblick 16x50 ♦ 8 x DM 15,10 (bar 125,-)
Spezialgl. 20x50 ♦ 10 x DM 14,90 (bar 158,-)
Vielzweckfernrohr 30x60 (30x) ♦ 8 x DM 8,10 (bar 59,-)
15,- Nachn.-Anzlg. Rückgaberecht | Versand Wagner DUISBURG Postf. 677 B

Berlin – immer preiswert
Fordern Sie meine Gelegenheitsliste A
Der Spiegelreflex-Fachmann.
Foto Herforth · Berlin-Halensee



Foto-Kino-Apparate bis zu 50% billiger.
Sonderangebotsliste kostenl.
BERLIN-CHARL. 2, KANTSTRASSE 138

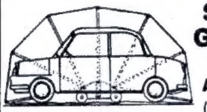
Vergrößerung 7x10
● nur 18 Pf ●
Verlangen Sie **sofort** Beutel u. Preisliste!
Nur Markenpapiere! – **Eildienst!**
FOTO-LABOR SCHEFTER
Stuttgart, Möhringerstraße 104 A

massive **Garagen ca. 1000.- DM**
(einschl. Stahlschwenktor DBGM 285.- DM)
AUTO-ORTH-TRIER
Automat. Fernöffner 195.- DM

Garagen · Ferienhäuschen
Kipptore

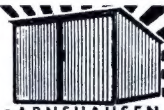


W. HARZMANN Abt. 44
(17b) Göggingen / Baden
(22b) Neumagen / Mosel



SCHIRM-GARAGEN
fertigt
Artur Schindler
(7129) Meimsheim

32 Typen
ab DM **385.-**
OVERMANN KG.
Garagenbau
BAD KISSINGEN-ARNSHAUSEN





Faltkapuzen
Halbkapuzen für PKW ab DM 22,—
· Prosp. und Muster kostenlos ·
VELO-SPORTARTIKELFABRIK Abt. 7,
(22a) Kempen/Ndrh.

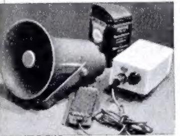
KUNSTSTOFFKANISTER
10 Ltr. schw. DM 4,30; blau DM 4,50; rot, weiß DM 4,80
dazu passendes Auslaufrohr DM 1,-; dto. 5 Ltr. kompl. m/Auslauf schwarz DM 4.-; blau DM 4,20
Benzinkanister fabrikneu à 20 Ltr. DM 15.-; à 10 Ltr. DM 13,-; gebraucht à 20 Ltr. DM 6,50
Trinkwasserkanister gebraucht 20 Ltr. DM 7,50
D. DESOI Kom.-Ges. · **Frankfurt (M)** · Schielestr. 19



20 ℓ-Benzinkanister
mit Klappverschluß
neu, **DM 12.50**
gebraucht, **DM 8.50**
per Nachnahme ab Wiesbaden
Fass-Sauer
Wiesbaden 6, Postfach 6009 A

REIFEN
aller Fabrikate auf
TEILZAHLUNG
Lieferung frachtfrei
L. BEIL · Ludwigshafen-Rheingönheim
Dannstadterweg 1

TRANSISTOR-SPRECHANLAGE
für: Kraftfahrzeuge, Motor- u. Segelboote, Campingplätze, Jagdhäuser, Baustellen, Fabriken, Schwimmbäder, Sportplätze, Polizei u. Feuerwehr, tragbar, mit Trockenbatt. od. fest montierbar (6/12V Autobatt.).



DM 289,-
Reichweite: Ca. 150 Meter
DM 384.-
Reichweite: Ca. 300 Meter
DM 488.-
Reichweite: Ca. 800 Meter
Prospekt D 4 anfordern.
Herstellung und Versand:
Fa. W. Basemann, Friedberg/Hess. 636 · Elektrovertrieb



Verlangen Sie Katalog!
HAMBURG 1, Abt. 124, Spitalerstr. 26

MESSGERÄTE



Taschenvoltmeter f. Batt. u. Netz, 6/240 od. 12/240 **DM 15.-** Prosp. D1 anford.
Batterie Zellenprüfer für alle Fahrz. ab **DM 25.-** Prospekt D2 anfordern.
Jap. Taschen-Vielfachmesser mit Ohmmeter kompl. mit Batt. u. Meßkabeln DM 39.- Prosp. D3 anfordern Nachn.-Rückgaberecht 8 Tage - 1 Jahr Garantie
W. BASEMANN
Meßgeräte - Vertrieb · 636 Friedberg

Verbessert in Leistung und Form!
Für jeden Autofahrer zur Freude!
TURBOMAX-Autoventilator
6 o. 12 Volt, verhindert im Winter das Beschlagen und Vereisen der Scheiben. Allseitig verstellbar, enorme Luftleistung, eleg. Stromlinienform u. mod. Farben. Befestigung durch Spezialschraubsauger an jed. belieb. Stelle. 3 Mon. Gar. Preis 15,- DM. Durch d. Fachhandel od. p. Nachn. Batterieladeger. 6 u. 12V umschaltb. DM 35,- bis DM 149,-
MICHAEL LATZ, GERÄTEBAU
ENNEPETAL-Mühlinghausen 9



UNTERRICHT

Priv. Fahrlehrer-Fachschule Stuttgart
ROTEBÜHLSTRASSE 2, Ecke Königstraße
Prospekt auf Wunsch

Fahrlehrer-Fachschule
Fernkursus / Lehrgang
DIPL. ING. PAULSEN
Pinneberg b. Hamburg

Werden Sie Fahrlehrer
4-u. 8-Wochen-Tageslehrgänge, Abendkurse, Fernkurse – bis zur Prüfungsreife. Prospekte
FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF
Düsseldorf, Lindemannstraße 40, Tel. 66 27 06

Fahrlehrer(in)
der zukunftsreiche Beruf
Ihre Ausbildung erhalten Sie in 4- und 8-Wochen-Lehrgängen oder durch Fernstudium bei
Fahrlehrer-Fachschule SEELA, Braunschweig
Größte und vorbildliche Ausbildungsstätte im Bundesgebiet mit Internat. Verlangen Sie kostenlos u. unverbindlich 24seitige Aufklärungsschrift Z 38

Berufsaufstieg auch für Sie:
NEU! BETRIEBSWIRT
durch Fernunterricht — zu Hause — in Ihrer Freizeit

Spitzenpositionen in allen Wirtschaftszweigen für vorwärtsstrebende Angestellte durch solide, praxisnahe Ausbildung! Sie lernen daheim, in Ihrer Freizeit, wenige Wochenstudienstunden genügen. Abschlußzeugnis als **Praktischer Betriebswirt (HFL)** sowie viele weitere Vorteile. Noch **heute** den GRATIS-Berufshelfer mit 96 weiteren Berufszielen anfordern von Deutschlands größter Fernschule, HFL.

Ich will weiterkommen u. erbitte GRATIS u. unverbindlich Ihr 4-teil. Angebot mit 232seit. **Berufshelfer, Erfolgsprogramm, Stipendienplan** und **Schülerzeitschrift**. Mich interessiert: (bitte X ankreuzen)

☐ Maschinenbau-Techniker
☐ Bau- ☐ Kfz.-Techniker
☐ Radio-, Fernsehtechniker
☐ Aufnahme Ing.- ☐ Bauschule
☐ Vorbereitung Fachschulreifeprfg. Ing.- ☐ Bauschule
☐ Techn. Zeichner
☐ Tiefbautechniker
☐ Physik ☐ Chemie
☐ Chemotechniker
☐ Industriemeister
☐ Techn. Kaufmann
☐ Geschäftsführer
☐ Werbeassistent
☐ Werbung und Verkauf
☐ Elektro-Techniker
☐ Meisterprüfung
☐ Lagerverw. ☐ Kostenrechner
☐ Einkaufs- ☐ Verkaufsleiter

JETZT auch Vorbereitung auf ABITUR und Mittlere Reife

☐ Abitur ☐ Mittlere Reife
☐ Buchführung u. Bilanz
☐ Richtiges Deutsch
☐ Rechnen ☐ Mathematik
☐ Industriekaufmann
☐ Praktischer Betriebswirt
☐ Versicherungskaufmann
☐ Handelsvertreter
☐ Engl. ☐ Franz. ☐ Span.
☐ Bilanz- ☐ Lohnbuchhalter
☐ Handlungsgeh.-Prüfung
☐ Masch. Schreiben ☐ Steno
☐ Schriftverk. ☐ Stilkunde
☐ Sekretärin ☐ Bürogehilfin
☐ Korrespondent(in)
☐ Groß- ☐ Einzelhandelskfm.
☐ Bank- ☐ Speditionskaufm.
☐ Fremdsprachenkorrespond.
☐ Betriebswirtschaft

Deutschlands größte Fernschule
HAMBURGER FERN-LEHRINSTITUT, Abt. 82 DB Hamburg-Ra.

FAHRLEHRER-AUSBILDUNG
Dipl.-Ing. **BORCHERT**
ehem. amtl. anerk. Sachverst. f. d. Kfz. Verkehr
Bielefeld, Aug. Bebel-Str. 65



Samstag
Tag der Fortbildung

Techniker Ingenieur Betriebswirt

Mit HTL-Examen

Jedem Erwachsenen, auch mit Volksschulbildung, eine bessere Berufsausbildung durch leichtfaßliches, nebenberufliches Lesestudium. Ihr Ziel: Eine beneidenswerte Berufsurkunde, die Ihnen Ansehen und Spitzenverdienst bringt. Das SGD-Fernstudium ist ein vollgültiger, für Sie gangbarer Weg der Fortbildung mit Prüfungsmöglichkeit an Staatl. Ing.-Schulen. Fordern Sie kostenlos Studienpläne.

4 Studienhilfen beschleunigen Ihre Berufsausbildung

- Nicht lernen, was Sie nachschlagen können, dazu dient das Nachschlageregister.
- Auf Wunsch: Kurzfristige Hörsaal- und Laborergänzung im Repetitorium der SGD (1700 qm Nutzfläche).
- Lehrautomat mit Frage- und Antwortspiel erleichtert das Wiederholen des Lehrstoffes.
- Bei Fachfragen helfen Ihnen Dozenten in den Kontaktstellen in der Nähe Ihres Heimatortes.

Aussichtsreiche Berufsziele

Mich interessiert:
○ Maschinenbautechniker
○ Maschinenbauingenieur
○ Elektrotechniker
○ Starkstromingenieur
○ Nachrichteningenieur
○ Bautechniker
○ Hochbauingenieur
○ Tiefbauingenieur
○ Architekt
○ Heizungs- u. Lüftungstechniker
○ Heizgs- u. Lüftgsing.
○ Feinwerktechniker
○ Feinwerkingenieur
○ Stahlbautechniker
○ Stahlbauingenieur
○ Chemotechniker
○ Chemieingenieur
○ Sicherheitsingenieur
○ Wirtschaftsingenieur
○ Technischer Zeichner
○ Konstrukteur
○ Industriemeister
○ Kfz-Meister
○ Betriebsleiter
○ Fachschulreife
○ Mathematik

○ Betriebswirt
○ Geschäftsführer
○ Buchführung
○ Bilanzbuchhalter
○ Kostenrechner
○ Korrespondent
○ Werbeassistent
○ Werbeleiter
○ Techn. Kaufmann
○ Einkaufsleiter
○ Verkaufsleiter
○ Steuerspezialist
○ Sekretärin

○ Vorbereitung auf die Facharbeiterprüfung

○ Innenarchitekt
○ Schaufenstergestalter
○ Gebrauchsgrafiker
○ Schriftzeichner
○ Typograph
○ Akt- und Modezeichner
○ Karikaturist
○ Schriftsteller
○ Schriftleiter (Journal.)
○ Für Alle: Sprachsicherheit

Studiengemeinschaft
Abt. Y 12 Darmstadt



Das führende Fernlehrinstitut



Ein Kapitel Lackpflege:

Gewaschen und konserviert

Gepflegte Automobile haben seit 75 Jahren die Eigenschaft, das Selbstbewußtsein ihrer Besitzer zu heben und beim Verkauf aus erster Hand nicht selten erheblich preissteigernd zu wirken. Nur ganz wenige Leute verstehen etwas vom Innenleben eines Motors oder können vom Geräusch her eine Krankheit im Getriebe diagnostizieren. Aber alle sehen — notfalls mit der Lupe — die Rostflecken auf dem Lack und vermissen den seidenweichen Glanz der Karosseriehaut.

Aus diesem Grund werden Autos gewaschen, trockengelegt, gepudert und gekremt. Die einschlägigen kosmetischen Mittelchen reichen von der Kernseife über klares Leitungswasser bis zum Sandpapier. Schicke Motorradfahrer schmierten früher ihre Donnerbüchsen mit Petroleum ein, daß sie strahlten, und wunderten sich hinterher, wenn die Mädchen sich über Gebühr vor einer Fahrt ins Grüne zierten.

Inzwischen gibt es ein ganzes Arsenal von Pflegemitteln, und die Hersteller haben sich von den Volksbefragern ausrechnen lassen, daß 72 Prozent der Autofahrer ihren Wagen regelmäßig waschen. Nur 40 Prozent tun etwas für die Pflege. Die Hersteller rechneten nun ihrerseits eine rosige Zukunft aus und beglückten die Menschheit mit einem reichhaltigen Angebot von Tinkturen und Pasten.

Dazu wäre zu sagen: Ganz neue Lackierungen sollte man zunächst etwa sechs Wochen lang mit Kosmetika verschonen. Bei der Produktion mögliche Unregelmäßigkeiten machen unter Umständen ein kurzes Nachtrocknen der Lackschicht notwendig. In dieser Zeit ist fließendes Wasser die beste Pflege für den Lack. Danach beginnt man mit mehr konservierenden als reinigenden Mitteln und mit zweckmäßigen Waschpräparaten. Als nächste Stufe bieten die Hersteller schwächere Polituren an, die einem matt gewordenen Lack wieder Glanz verleihen, und schließlich wird man zu kräftigen und mit gewisser Vorsicht (auf alle Fälle genau nach Gebrauchsanweisung) zu verwendenden Reinigungsmitteln greifen müssen, die auch einem verwitterten Lack wieder ein „Gesicht" geben. Gewöhnlich folgt dem Polieren die Lackkonservierung mit Hilfe eines Wachses, wie es in flüssiger oder Pastenform vielfältig angeboten wird.

Alle diese Methoden der Lackpflege haben eines gemeinsam: Sie sind zeitraubend und nicht selten anstrengend, jedenfalls für bandscheibengeschädigte Autofahrer, die am Samstagnachmittag zu Schwamm und Leder greifen. Ganz neu in der Palette der Lackpflegemittel ist das Produkt der Mainzer Firma Rex. Als „Waschkonservierer" angeboten, ist es bisher noch ohne direkte Konkurrenz. Dieses Mittel hat den Vorteil, daß es zwei Arbeitsgänge zu einem zusammenzieht und obendrein noch billiger kommt. Aus dem Namen „Waschkonservierer" geht als Tatbestand die Fähigkeit der Schmutzlösung und des Lackschutzes hervor. Wie bei den — von vielen Experten auf dem Autolack nicht gern gesehenen — Schamponiermitteln vermag der „Waschkonservierer" die Oberflächenspannung des Wassers herabzusetzen, das dann den Schmutz „unterwandert" und wegnimmt. Gleichzeitig schließt ein Siliconzusatz die Poren des Lacks und verhindert das Vordringen von Wasser in die unteren Schichten der Lackierung, wo es der Korrosion Tür und Tor zu öffnen pflegt. Einfaches Abledern genügt. Der Wagen erstrahlt, wenn der Lack nicht vorher schon angegriffen war, in untadeligem Glanz. Billig kommt diese Pflegearbeit, weil für einen Eimer Wasser ganze 15 ccm „Waschkonservierer" gebraucht werden, der in einer Normalpackung Stoff für 16 Wäschen à 26 Pfennig bietet.



Nur ein „Fingerhut" voll von einem neuartigen Wasch- und Konservierungsmittel wird in einen Eimer Wasser für die Autowäsche gekippt. Der Lack wird damit gereinigt und geschützt.

Wem diese Methode der Lackkonservierung als zu wenig aufwendig und daher unwirksam erscheint, der muß vor folgendem Argument kapitulieren. Auf einem mittelgroßen Wagen bleiben nach einer vollständigen Lackpflege vom eigentlichen Konservierungsmittel in allen Fällen nur rund 0,1 Gramm hängen. Silicone sind der Grundstoff für diese Zauberei. Sie legen sich in unvorstellbar dünner Schicht über den Lack, seine Poren und Unebenheiten. Manchmal nur ein bis zwei Moleküle stark ist so eine Schutzschicht, der Wasser nichts und Schmutz oft erst nach Wochen etwas anhaben kann. Silicone enthalten heute alle Markenartikel der Lackpflegebranche. Sie sind durch nichts zu ersetzen und sind nicht einmal vor dem Schlagwort von der „Siliconpest" geflüchtet. Dieser Schmierkrankheit der Windschutzscheiben – die Hersteller siliconhaltiger Pflegemittel geben noch andere Urheber als ihre Produkte an – geht man heute mit Siliconentfernern zu Leibe, die so weit gediehen sind, daß man sie dem Wasser der Scheibenwaschanlage zusetzt.

Es gibt niemand, der in exakten Zahlen angeben könnte, um wieviele Jahre älter ein Autolack wird, der regelmäßige Pflege erhält. Dafür sind die Bedingungen, denen wir unsere Autos aussetzen, zu ungleich. Daß Unterschiede zwischen gepflegtem und vernachlässigtem Lack ganz ausgeprägte Formen annehmen können, sieht man allerdings auf jedem Parkplatz.

Da der in diesem Jahr reichlich verspätete Sommer endlich eingetroffen ist, noch ein Wort zu einigen zusätzlichen Schutz- und Pflegemitteln. Es naht die Zeit der aufgeweichten Straßendecken und der damit verbundenen Teerspritzer. Teer und alle unter dieser Sammelbezeichnung die Karosserie verunzierenden Stoffe sind für den Lack pures Gift. Je schneller sie vom Lack entfernt werden, desto sicherer schützt man ihn vor nicht wieder gutzumachenden Schäden. Die Spritzer haben die Eigenschaft, sich tief in den Lack einzufressen. Werden sie zu spät entfernt, so hinterlassen sie Schrammen oder widerstehen der Entfernung überhaupt. Ein guter Teerentferner wird leicht mit ihnen fertig, wenn man den Flecken keine Zeit läßt, sich festzusetzen.

Weniger gefährlich für die Lackierung, aber häßlich und unansehnlich sind Insekten, die der Wagen mit der ganzen Stirnseite auffängt. Beim Waschen trotzen sie meist auch jeder noch so reichlichen Anwendung von Wasser. Letztlich hilft ein Insektenentferner, mit dessen Hilfe sich auch völlig verklebte und abgedunkelte Scheinwerfer wieder in vorschriftsmäßige Lichtquellen verwandeln lassen. *H. S.*

DER NEUE

Continental



Nicht nur in Deutschland ist die letzte Reifenschöpfung der größten deutschen Gummiwerke begeistert aufgenommen worden. Schon heute — ein Jahr nach den ersten Exporten — sind in weit über 100 anderen Ländern, darunter manchen mit starken einheimischen Gummi-Industrien, Millionen von NEUEN Continental-Reifen anzutreffen.

Was ist neu am NEUEN Continental? Kurz gesagt: Alles! Neu ist der gesamte innere Aufbau wie auch das weit über die Rundschultern hinabgezogene Zickzack-Profil und die haftfähigere, geräuschärmere, abriebfestere Gummimischung. Und neu sind die großartigen, kaum noch zu übertreffenden Fahreigenschaften. Neben einer hohen Kilometerleistung und einer durch verringerten Rollwiderstand bewirkten Treibstoffersparnis bietet Ihnen der NEUE Continental:

MEHR SICHERHEIT dank kurzem Bremsweg und unbeirrbarer Seitenführung selbst auf nassem Asphalt und Straßenbahnschienen sowie bei schneller Fahrt und heftigem Seitenwind.

MEHR FAHRKOMFORT dank weicher Gangart, leisem Lauf auch in Kurven und beim Bremsen nebst einer überraschenden Lenksamkeit mit entsprechend leichter Lenkradbetätigung beim Kurvenfahren, Überholen oder Ausweichen.

All diese Errungenschaften werden Sie nach dem Reifenwechsel sofort wahrnehmen. Ob Sie im entnervenden Großstadtverkehr fahren oder sich hohe Tagesleistungen auf



Autobahnen zumuten müssen, ob Sie auf Urlaubsreisen kurvenreiche Pässe oder andere anstrengende Strecken zu bewältigen haben — überall werden Sie den NEUEN Continental als guten, unbedingt verläßlichen Gefährten Ihres Wagens schätzen.

Der NEUE Continental gleicht Unzulänglichkeiten der Fahrbahn aus und holt aus jedem Wagen das Beste heraus.